

தமிழ்நாடு சட்டமன்ற மேலவை.

வியாழக்கிழமை, 1984 மார்ச் 8.

மாசி 25, ருத்ரோத்தகாரி, திருவள்ளுவராண்டு—2015.

சென்னை, செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையில் உள்ள மேலவை மண்டபத்தில் முற்பகல் 9-30 மணி அளவில், மாண்புமிகு சட்டமன்ற மேலவைத் தலைவர் (டாக்டர் ம. பொ. சிவஞானம்) அவர்கள் தலைமையில் அவை கூடியது.

1. வினாக்கள்-விடைகள்.

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

நெய்வேலி இரண்டாவது பழுப்பு நிலக்கரி சுரங்கத் திட்டம்.

* 61. வினா—டாக்டர் இரா. சனார்த்தனம் மற்றும் திரு. க. மீனாட்சி சுந்தரம் : மாண்புமிகு மின் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறோம்—

(அ) நெய்வேலியில் இரண்டாவது பழுப்பு நிலக்கரி சுரங்கத் திட்டம் எந்நிலையில் உள்ளது?

(இ) அது எப்போது முதல் முழுமையாகச் செயல்படத் தொடங்கும்?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : (அ) திட்டப் பணிகள் தடை பெற்றுக்கொண்டு வருகின்றன.

(இ) 1984 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்கள் முதல் செயல்படத் தொடங்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

டாக்டர் இரா. சனார்த்தனம் : மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகம் முழுவதும் நெய்வேலியை நம்பிக் கொண்டிருக்கிறது. எனவே இந்தத் திட்டத்தின் முழுப் பயனும் தமிழகத்திற்கே கிடைக்குமா? அடுத்து 3-வது திட்டம் எந்த நிலையில் இருக்கிறது?

[1984 மார்ச் 8]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இப்போது மத்திய அரசு உருவாக்கியுள்ள திட்டத்தின்படி, நெய்வேலியில் 630 மெகா வாட் மின்சாரம் உற்பத்தியாகும் என்று எதிர்பார்க்கப்பட்டதில், 176 மெகா வாட் மின்சாரம்தான் தமிழகத்திற்குக் கிடைக்கும். ஆனால் இரண்டாவது அனல் மின் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில், முழு உற்பத்தியையும் தமிழகத்திற்கே தாவேண்டும் என்று நாம் வற்புறுத்தி வருகிறோம். 3-வது திட்டத்தை நெய்வேலி நிறுவனம் தயார் செய்து கொண்டிருக்கிறது.

டாக்டர் இரா. சனார்த்தனம் : தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்திற்குத் தருவதாகச் சொல்லப்படுகிற பங்கு மிகக் குறைவாக இருக்கிறது. நெய்வேலியில் உற்பத்தியாகும் மின்சாரம் முழுவதையுமே தமிழகத்திற்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று வற்புறுத்தப்படுமா? அங்கிருந்து கிடைக்கும் மின்சாரத்தின் பயன் காரணமாக நாட்டுப் பொருளாதார வளர்ச்சிக்குத் தமிழகம் உதவியாக இருக்கும் என்ற காரணத்தால், இது குறித்து நமது அரசு மத்திய அரசிடம் வற்புறுத்துமா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மத்திய அரசிடமும் இந்த அரசு வற்புறுத்தியுள்ளது. அது போதாதென்று இன்று மேலவையில் அது குறித்த தீர்மானம் ஒன்றும் வர இருக்கிறது.

கல்பாக்கம் அணு மின் நிலையம்.

* 62. வினா—**திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா :** மாண்புமிகு மின் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன்—

(அ) கல்பாக்கம் அணு மின் நிலையத்திலிருந்து தற்போது உற்பத்தியாகும் மின்சாரம் முழுவதும் தமிழ்நாட்டுக்கே வழங்கப்பட வேண்டும் என்று, மாநில அரசு மத்திய அரசைக் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறதா?

(இ) ஆம் எனில், மத்திய அரசிடமிருந்து கிடைக்கப்பெற்ற பதில் யாது?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : (அ) கல்பாக்கம் அணு மின் நிலையத்தின் முதல் பிரிவின் மின்சாரத்தை முழு அளவையும் இரண்டாவது பிரிவில் 50 சதவிகிதம் மின்சாரத்தையும் தமிழ்நாட்டுக்கு வழங்க வற்புறுத்தி வருகிறது.

(இ) எந்தவிதமான இறுதி பதிலும் இதுவரை கிடைக்கப்பெறவில்லை.

1984 மார்ச் 8]

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தலைவர் அவர்களே, கல்பாக்கம் அணு மின் நிலையத்தை உருவாக்கியபோது, அதன் உற்பத்தி முழுவதுமே தமிழகத் திற்குக் கொடுக்கப்படும் என்று பிரதமர் அவர்களே வாக்குறுதி அளித்துள்ளதாகச் சொல்லப்படுகிறது. அது உண்மைதானா? அப்படியானால் அதை வற்புறுத்துவதில் உள்ள நேரடியான தடை என்ன என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, கல்பாக்கம் அணு மின் நிலையத்தின் மூலமாகக் கிடைக்கக்கூடிய மின்சாரம் எவ்வளவு? அது முழுவதுமே நம் மாநிலத்திற்கு வந்தால்கூட, நம்முடைய மின் பற்றாக்குறை தீருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, கல்பாக்கம் அணு மின் நிலையத்தின் மூலம் அங்கே உற்பத்தியாகிற 200 மெகா வாட் மின்சாரத்தில் அவர்களின் தேவையான 20 மெகா வாட் மின்சாரம் போக நமக்கு 180 மெகா வாட் மின்சாரம் கிடைக்கிறது. அது நம் தேவைக்குப் போதாது. கல்பாக்கத்தில் உற்பத்தியாகும் மின்சாரம் முழுவதும் நமக்கு வழங்கப்பட வேண்டும் என்பதற்காக சென்னை அணு மின் நிலையத்திற்கு ரூ. 53 லட்சம் பெருமானமுள்ள 2,500 ஏக்கர் நிலம் தமிழக அரசால் இலவசமாக மத்திய அரசுக்கு வழங்கப்பட்டது. இதற்கு ஈடாக மேற்கூறிய அணு மின் நிலையத்திலிருந்து உற்பத்தியாகும் முழு மின்சாரத்தையும் தமிழகத்திற்கு வழங்குவதாகவும், இலவசமாக அளிக்கப்பட்ட நிலத்தின் கிரயத்தைக் கணக்கில் கொள்ளாமல் மின்சாரத்தின் விலையை மட்டுமே கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு அளிக்கப்படும் என்று 1968 ஆம் ஆண்டில் மேற்கூறிய அணு மின் நிலையத் திட்ட அதிகாரிகள் உறுதி அளித்தார்கள். அதோடு மட்டுமல்லாமல் பாரதப் பிரதமர் அவர்களே கூட, நாடாளுமன்றத்தில் ஒரு கேள்விக்குப் பதில் அளிக்கிறபோது, கல்பாக்கத்தில் இரண்டு யூனிட்கள் மின் உற்பத்தி செய்யும் போது முதலாவது யூனிட்டில் உற்பத்தியாகும் மின்சாரம் முழுவதும் தமிழகத் திற்குக் கொடுக்கப்படும் என்றும், இரண்டாவது யூனிட் மின்சாரத்தில் பாதி— அதாவது 50 சதவிகிதம் தமிழகத்திற்குத் தரப்படும் என்றும் தெரிவித்திருக்கிறார்கள்.

டாக்டர் இரா. சனார்த்தனம் : கல்பாக்கம், நெய்வேலி ஆகிய மின் திட்டங்களுையெல்லாம் பற்றிக் கேள்விப்படுகிறபோது, மிகுந்த மலிவுச்சியோடு இருக்கிறோம். ஆனால் திட்டம் முடிவடைகிறபோது அதிலே பங்கு கேட்க பலர் வருகிறார்கள். அது மட்டுமல்லாமல், மின்சாரத்தை வெளியே கொண்டு செல்லுகிறபோது 'டிரான்ஸ்மிஷன் லாஸ்' அதிகம் ஏற்படுகிறது. அதையெல்லாம் உணர்ந்து தமிழகத்திற்கு முழு மின்சாரத்தையும் தரவேண்டும் என்று மத்திய அரசை இந்த அரசு வலியுறுத்துமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

[1984 மார்ச் 8]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : கல்பாக்கம், நெய்வேலி இரண்டாவது அனல் மின் திட்டங்களைப் பொறுத்தவரையில், தமிழகத்திற்கு முழுவதையும் தர வேண்டுமென்று கடந்த பத்துப் பதினைந்து ஆண்டுகளாக வற்புறுத்தப்பட்டு வருகின்றது. புதிய திட்டங்களை நம்முடைய அரசு இந்திய அரசின் அனுமதி கோரி அனுப்பும்போது, இந்தத் திட்டங்களின் உற்பத்தி, தமிழகத்தின் தேவை ஆகியவற்றை கணக்கிலே எடுத்துக் கொண்டுதான் புதிய திட்டங்களுக்கு இந்திய அரசு அனுமதி அளித்து வருகிறது அல்லது நிராகரித்து வருகிறது. ஆகவே இந்தத் திட்டங்களை மத்திய அரசு ஏற்கெனவே கணக்கில் கொண்டுள்ளதால், இதிலே உற்பத்தியாகக் கூடிய மின்சாரத்தை தமிழகத்திற்குத் தரவேண்டும், பற்றாக்குறை தீர அதுதான் வழி என்றும் தெரிவித்திருக்கிறோம்.

தேர்வாளமுக்கான மதிப்பூதியத்தை உயர்த்துதல்.

* 83. வினா—திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா (திரு. ம. சங்கரலிங்கம் சார்பில்) : மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன்—

(அ) தொழில் நுட்பக் கல்வி இயக்குநரால் நடத்தப்படும் தட்டெழுத்து, சுருக்கெழுத்து போன்ற வணிகவியல் தேர்வுகளில், தேர்வாளருக்கான மதிப்பூதியம், 1974-க்குப் பின்னர் திருத்தி அமைக்கப்படவில்லை என்பது உண்மையா?

(இ) ஆம் எனில், அத்தொகையினைத் தற்போது உயர்த்த அரசு பரிசீலித்து வருகிறதா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : (அ) ஆம்.

(இ) மதிப்பூதியங்களை உயர்த்தும் செயற்குறிப்பு தற்போது அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

செல்வி ஆ. லீலாவதி : விலைவாசி அதிகப்படியாக உயர்ந்துள்ள காரணத்தால், பத்தாவது, 12-வது வகுப்புகளுக்கான விடைத்தாள்களைத் திருத்தும் ஆசிரியர்களுக்கு உள்ள மதிப்பூதியத்தைத் திருத்த அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : அதற்குத் தனிக் கேள்வி போடவும்.

1984 மார்ச் 8]

ஆசிரியர்களுக்கான பணிவிதிகளை எதிர்த்து வழக்குத் தொடர்தல்.

* 64. வினா.—டாக்டர் இரா. சனார்த்தனம் (திரு. சி. ரா. லெட்சுமிகாந்தன் சார்பில்) : மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன்—

(அ) அரசினர் மேல்நிலைப் பள்ளி ஆசிரியர்களுக்கான பணி விதிகளில் (Service Rules) எதையேனும் எதிர்த்து, 1981-82-ல் உயர் நீதிமன்றத் தில் வழக்குத் தொடரப்பட்டுள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், மொத்தம் எத்தனை வழக்குகள் தொடரப்பட்டன?

(உ) எந்தெந்த விதிகளை எதிர்த்து இவ்வாறு வழக்கு தொடரப்பட்டுள்ளன?

(எ) இவ்வழக்கின்மீது தீர்ப்பளிக்கப்பட்டிருந்தால் தீர்ப்பின் சாராம்சம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : (அ) ஆம்.

(இ) 9 வழக்குகள்.

(உ) தமிழ்நாடு மேல்நிலைக் கல்விப் பணி தனி விதி 2-ஐ எதிர்த்து வழக்குகள் தொடரப்பட்டுள்ளன.

(எ) வழக்குகள் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டுவிட்டன. எனினும் 'ஏ' மற்றும் 'பி' பிரிவு ஒருங்கிணைப்புப்படி, 2—11—1978 நிலவரப்படி தயார் செய்யப்பட்ட முன்னுரிமை பட்டியல்படி, பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு பதவி உயர்வு அளிக்க வேண்டுமென்று தீர்ப்பில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

டாக்டர் இரா. சனார்த்தனம் : அந்தத் தீர்ப்பு நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறதா? வினாவில் நடைமுறைப்படுத்தவிருக்கிறார்களா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தீர்ப்பில் உள்ள குறிப்பு விளக்கத் திற்காக 'ரெவ்யூ பெட்டிஷன்' தாக்கல் செய்யும்படி அரசு வழக்கறிஞர் பள்ளிக் கல்வி இயக்குநரால் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறார்.

[1984 மார்ச் 8]

மகளிர் கல்லூரிகள்.

* 65. வினா—திரு. ஈ. எஸ். வெங்கடேசன் : மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன்—

(அ) தமிழகத்தில் பெண்களுக்கெனத் தனியாக எங்கெங்கு கல்லூரிகள் உள்ளன? அவற்றில் எவை, எவை அரசால் நடத்தப்படுகின்றன?

(இ) எங்கெங்கு ஆண்களும், பெண்களும் சேர்ந்து படிக்கும் கல்லூரிகள் உள்ளன? அவற்றில் எவை, எவை அரசால் நடத்தப்படுகின்றன?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : விவர அறிக்கை @ ஒன்று அவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. ஈ. எஸ். வெங்கடேசன் : மகளிருக்காக மட்டும் நடத்தப்படுகிற கல்லூரிகளை அன்னை தெரசா பல்கலைக் கழக ஆட்சிக்கு உட்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா அல்லது வேறு தனி பல்கலைக் கழகத்தை அதற்காக ஏற்படுத்த அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தற்போது அன்னை தெரசா பல்கலைக் கழகத்தோடு பெண்கள் கல்லூரிகளை இணைக்கும் உத்தேசமில்லை. அன்னை தெரசா பல்கலைக் கழகமானது இப்போதுதான் துவக்கப்பட்டிருக்கிறது. அது நல்ல முறையில் செயல்பட ஆரம்பித்த பிறகுதான், நாம் எந்த முறையில் விரிவுபடுத்தவிருக்கிறோம் என்பதைப்பற்றி யோசிக்க வேண்டியிருக்கிறது. இருந்தாலும் இப்போதுள்ள கல்லூரிகள் எல்லாம் அந்தந்த வட்டாரங்களில் உள்ள பல்கலைக் கழகங்களோடு இணைந்திருப்பதுதான் நல்லது என்று நாம் கருதுகிறோம்.

திரு. ஈ. எஸ். வெங்கடேசன் : ஆண்டுதோறும் எத்தனை மகளிர் பட்டம் பெறுகின்றனர்?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : அந்த விவரம் இப்போது இல்லை. தனியாகக் கேள்வி போடவும்.

@ 434-443 ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பு 1 ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளது

1984 மார்ச் 8]

செல்வி ஆ. லீலாவதி : ஆண்டுதோறும் கல்லூரிகளில் மாணவிகள் தாங்கள் விரும்பும் பாடப் பிரிவு (குரூப்) கிடைக்காமல் தவித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதுவும் குறிப்பாக சென்னையில் அடிப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆகவே அரசு கல்லூரிகளில் ஷிப்ட் முறையைக் கொண்டு வந்து அனைவரும் கல்வி கற்க ஏற்பாடு செய்யப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : இடம் கிடைக்கவில்லை, குரூப் கிடைக்கவில்லை என்பது பெண்களுக்கு மட்டும் உள்ள பிரச்சினையல்ல, எல்லோருக்கும் உள்ள பொதுவான பிரச்சினை. விண்ணப்பிக்கின்ற அத்தனை பேருக்கும் இடம் கொடுக்கும் நிலையில் நாம் இல்லை. நல்ல முறையில் படிக்கின்றவர்களுக்கு இடம் கொடுக்க வேண்டும் என்ற முறையில் பல்வேறு திட்டங்களைக் கொண்டு வருகிறோம். அதிலே ஷிப்ட் சிஸ்டமும், மாலை நேரக் கல்லூரியும் அடங்கும். 1978-லே மேல்நிலைக் கல்வியைக் கொண்டு வந்து பி. டி. சியை உயர்நிலைப் பள்ளிக்குக் கொண்டுபோன பிறகு உபரியாக இருந்த ஆசிரியர்களுக்கெல்லாம் இன்றைக்கு நேரம் கிடைத்து கல்லூரிகளில் வேலை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். புதிய கல்லூரிகளை ஆரம்பிக்க வில்லையே தவிர, இருக்கின்ற கல்லூரிகளில் புதிய பாடங்களை ஆரம்பித்திருக்கிறோம். ஷிப்ட் சிஸ்டம் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். மாலை நேர வகுப்புகளை ஆரம்பித்திருக்கிறோம் என்ற வகையில் பொதுமான வேலை நேரம் ஏற்பட்டு, அதற்கு மேல் ஆசிரியர்களும் நியமனம் ஆகியிருக்கிறார்கள். கடந்த நான்கைந்து ஆண்டுக் காலத்திலே இரண்டு மடங்கு அதிகமாகியிருக்கின்ற சூழ்நிலை இப்போதுதான் நம்முடைய மாநிலத்தில் வந்திருக்கிறது.

(முற்பகல் 9-40)

டாக்டர் இரா. சனார்த்தனம் : தலைவர் அவர்களே, நீலகிரி மாவட்டம் ஊட்டியிலே ஒரு தனியார் மகளிர் கல்லூரியை நிர்வாகம் சரியில்லை என்பதாலே அரசு எடுப்பதற்கு முயற்சி செய்கிறார்கள். அது எந்த நிலையில் இருக்கிறது? அப்படி இல்லை என்றாலும், அரசின் சார்பாக குன்னூரிலே ஒரு மகளிர் கல்லூரி ஏற்படுத்தி அங்கு இருக்கிற மகளிருக்கு உதவியாக அரசு செயல்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவர் அவர்களே, ஊட்டியில் இருக்கிற பெண்கள் கல்லூரியை எடுத்துவிட வேண்டுமென்று அரசு முடிவு செய்தது. ஆனால் அங்கு இருக்கின்ற சில பேர் அதை எதிர்த்து வழக்கு மன்றம் சென்றிருக்கின்ற காரணத்தினால், அது நிறைவு பெற முடியவில்லை. ஆகவே அந்த முடிவுக்கு ஏற்ப நாம் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிற நடவடிக்கையை

[1984 மார்ச் 8]

நாம் தொடர முடியும். பொதுவாக கல்லூரிகள், அதுவும் கலைக் கல்லூரிகளை ஆரம்பிப்பதைவிட தொழில் கல்லூரிகள் அல்லது பாலிடெக்னிக்ஸ்கள் போன்றவற்றை ஆரம்பிப்பது என்பது படிக்கின்றவர்களுக்கு உடனடியாக வேலை வாய்ப்பை ஏற்படுத்தித் தரும் என்று நம்புகின்ற காரணத்தால், நாம் ஓரளவு தொழில் கல்லூரிகளிலே கவனம் செலுத்தி வருகின்றோம். எதிர்காலத்தில் இப்படிப்பட்ட தொழில் கல்வி நியாயம் என்று படுமேயானால், அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை அரசு நிச்சயமாக எடுக்கும்.

சாமாளாபுரம் பேரூராட்சிப் பள்ளிகள்.

* 66. வினா—டாக்டர் இரா. சனார்த்தனம் (திரு. க. மீனாட்சிசுந்தரம் சார்பில்) : மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன்—

(அ) பல்லடம் ஊராட்சி ஒன்றியம், சாமாளாபுரம் பேரூராட்சிக்குட்பட்ட துவக்க, நடுநிலைப் பள்ளிகளுக்கு 1—2—1980 முதல் இன்றுவரை மானியம் வழங்கப்படவில்லை என்பது உண்மையா?

(இ) மதிய உணவுச் செயலர்கள் பணம் இல்லாத காரணத்தினால் மதிய உணவு வழங்குவதை 1—4—1982 முதல் நிறுத்திவிட்டதாகக் கூறப்படுவதும் உண்மையா?

(உ) ஆம். எனில், அதன்மீது அரசு எடுத்த நடவடிக்கைகள் யாவை?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் (அ), (இ) மற்றும் (உ) பல்லடம் ஊராட்சி ஒன்றியம் சாமாளாபுரம் பேரூராட்சிக்குட்பட்ட பள்ளிகளுக்குச் சேர வேண்டிய மதிய உணவு பங்குத் தொகை (அதாவது பழைய மதிய உணவுத் திட்டத்தின் கீழ் உள்ளாட்சி மன்றங்கள் ஒரு குழந்தைக்கு 5 காசு வீதம் ஆண்டுக்கு 200 நாட்களுக்கு கொடுக்க வேண்டியிருந்த பங்குத் தொகை) 1—10—1980 முதல் உள்ள காலத்திற்கு உரிய நேரத்தில் கொடுக்கப்படாததால் அப்பள்ளிகளில் 1—4—1982 முதல் 30—6—1982 முடிய மதிய உணவு வழங்கப்படவில்லை. இப்பொழுது 1—7—1982 முதல் அப்பள்ளிகளிலும் முதலமைச்சர் குழந்தைகள் சத்துணவுத் திட்டத்தின் கீழ் சத்துணவு வழங்கப் பட்டு வருகிறது.

1984 மார்ச் 8]

Mankera Middle School

* 67 Q.—DR. T. R. JANARTHANAM (on behalf of Thiru P. R. Thomas) : Will the Hon. the Minister for Education be pleased to

(a) whether it is a fact that the Midday Meals Scheme grant for Mankera Middle School in Tholaiyyavattam Panchayat Union, Kanyakumari district, for a period of six months from 1st January 1982 to 30th June 1982 has not yet been sanctioned; and

(b) if so, the action taken to disburse the amount?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : (அ) ஆம்.

(இ) 1—7—1982 முதல் முதலமைச்சர் சத்துணவுத் திட்டத்தின் கீழ் தொடக்கப் பள்ளிகளில் நண்பகல் உணவு வழங்கும் செலவு முழுவதையும் அரசே ஏற்று வருவதால் 1—7—1982க்கு முந்திய காலங்களுக்கு உள்ளாட்சி மன்றங்கள் 5 காசு பங்குத் தொகை வகையில் தரவேண்டிய நிலுவைத் தொகைகள் எவையும் இருந்தால் அவற்றை (மைய சமயங்கடங்கள் செயல்பட்ட செங்கல் பட்டு, வடாற்காடு, தென் ஆற்காடு மாவட்டப் பகுதிகளைத் தவிர பிற பகுதிகளில்) தரவேண்டியது இல்லை என்று 20—12—1982 அன்று அரசு பொது வான ஆணை ஒன்றை வெளியிட்டுள்ளது. எனவே கேள்வியில் குறிப்பிட் டுள்ள நிலுவைத் தொகையும் கொடுக்கப்படத் தேவையில்லை.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

(குறிப்பு.—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் இடப்பட்டிருக்கும் உடுக்குறி (*) அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரி பார்க்கப்பட்டது என்பதைக் குறிக்கும்.)

2. அறிவிப்பு.

பேரவையிலிருந்து செய்தி.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்டு, அரசியலமைப்புச் சட்டப்படி பணச் சட்ட முன்வடிவு என பேரவைத் தலைவரால் தீர்மானிக்கப்பட்டு, இம்மேலவையின் பரிந்துரைக்காக பேரவைத் தலைவரால் கையொப்பமிடப்பட்டு தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (திருத்தச்) சட்ட முன்வடிவை (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1984) மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரிடமிருந்து பெற்றுள்ளன.

2. அறிவிப்பு.

பேரவையிலிருந்து செய்தி.

சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்டு, சட்டமன்ற மேலவையின் இசைவிற்காக மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரால் அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ள கீழ்க்கண்ட சட்ட முன்வடிவுகளின் பிரதிகளை மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரிடமிருந்து பெற்றுள்ளேன்.

1. தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவைச் சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984).

2. 1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்தச்) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவைச்) சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983).

3. கவன ஈர்ப்பு

கரூர், தூத்துக்குடி அகல ரயில் பாதைத் திட்டத்தை மத்திய அரசு துரிதமாக நிறைவேற்றுவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகளைத் தமிழக அரசு மேற்கொள்ளாததால் ஏற்பட்டுள்ள பதட்ட நிலை குறித்து.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : தலைவர் அவர்களே, கீழ்க்கண்ட அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினைக் குறித்து மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்—

“கரூர், தூத்துக்குடி அகல ரயில் பாதைத் திட்டத்தை மத்திய அரசு துரிதமாக நிறைவேற்றுவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகளை தமிழக அரசு மேற்கொள்ளாததால் மக்கள் மத்தியிலும், தமிழக வணிகர் கழகங்களின் மத்தியிலும் எழுந்துள்ள பதட்ட நிலை குறித்து”.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மேலவைத் தலைவர் அவர்களே, விவர அறிக்கை 2 ஒன்று அவைமுன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மதுரை, திருச்சி, பெரியார் இந்த 3 மாவட்டங்களும் சந்திக்கும் இடத்திலே பணப் பயிர் உற்பத்தி செய்யக்கூடிய பெரும் பிரதேசம் இரயில் வசதியற்று இருப்பதை மாற்றி அங்கே போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுப்பதற்கும் கர்நாடக மாநிலத் தோடு சுலபமாகத் தொடர்பு கொள்ளவும், தூத்துக்குடி துறைமுக அபிவிருத்திக்கும் இந்தக் கரூர்-திண்டுக்கல் அகல இரயில் பாதை பயன்படுமென்று தான்

கனூர், தூத்துக்குடி அகல ரயில் பாதைத் திட்டத்தை மத்திய அரசு³⁵¹
துரிதமாக நிறைவேற்றுவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகளைத்
தமிழக அரசு மேற்கொள்ளாததால் ஏற்பட்டுள்ள பதட்ட
நிலை குறித்து

1984 மார்ச் 8]

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

தமிழக மக்கள் நம்புகிறார்கள். ஆனால் மத்திய அரசு மணியாச்சி வழியாக
தூத்துக்குடிக்கும், திருநெல்வேலிக்கும் மட்டும் அகல ரயில் பாதையைப்
போடுவதற்காக 70 லட்ச ரூபாய் ஒதுக்கியிருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள்.
அதற்கும் இந்த சப்ஜெக்ட்டுக்கும் ஏதாவது சம்பந்தம் இருக்கிறதா? நாங்கள்
கேட்கிற கோரிக்கைக்கும் மத்திய அரசிலிருந்து வரும் தகவலுக்கும் சம்பந்தம்
இல்லாமல் இருக்கிறதே. மத்திய அரசு எப்படி விளக்குகிறது என்பது புரிய
வில்லை.

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி : மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் அவர்
களே, நாம் முதலிலே கேட்டபோது அப்படித்தான் கேட்டோம். அது மட்டு
மல்ல, பல்வேறு திட்டங்களோடு இதையும் இணைத்து எடுத்துக் கொள்ள
வேண்டும் என்று சொன்னோம். நிதி நிலைமைகள் காரணமாக எடுத்துக்
கொள்ள முடியாது என்று சொல்லி, குறைந்த அளவுக்கு அவர்களால் எவ்வளவு
தர முடியுமோ அந்த அளவுக்குத் தருவதாக இப்போது சொல்லியிருக்கிறார்கள்.
அதற்குப் பின்னாலே அதைப்பற்றி ஆலோசிப்போம் என்று சொல்லியிருக்கிற
நாங்கள்.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : 1978 ஆம் ஆண்டிலிருந்து, 6 வருடங்களுக்கு முன்பு
கொடுக்கப்பட்ட வாக்குப் பிரகாரம் 44 கோடி ரூபாய் செலவழிக்கப்பட
வேண்டிய ரெயில்வேகளுக்கு, 6 வருடத்தில் 6 கோடி ரூபாய் மட்டுமே ஒதுக்கப்
பட்டிருக்கிறது. இதிலே கட்டிடங்கள் கட்டி வைத்துக்கொண்டு மற்ற எந்த
விதமான ஏற்பாடும் செய்யப்படாமல் இருக்கிறது. தமிழக அரசும், தமிழ்
நாட்டு மக்களும் மீண்டும் மீண்டும் கேட்டம்கூட மத்திய அரசு போதிய நிதி
ஒதுக்கிடு செய்யாமல் இருக்கிறது. ஆகவே தமிழக அரசு இந்த மேலவையி
லும், பேரவையிலும் அரசின் சார்பிலே அந்த ரெயில்வே வேலைகளை துரித
மாக மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று தமிழகத்தின் உணர்வுகளைப் பிரதிபலிக்
கின்ற அளவுக்கு ஒரு தீர்மானத்தை வைத்து நிறைவேற்ற மாநில அரசு முன்

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி : மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் அவர்
களே, அந்தக் காரணத்தால்தான் அவர்கள் முதலிலே பணம் ஒதுக்குவதற்கே
தயக்கம் காட்டினார்கள். நம்முடைய அரசாங்கம், நமது முதலமைச்சர் அவர்
கள் எடுத்துக்கொண்ட ட்யூப்ரெயின் காரணமாக பணம் ஒதுக்குவதற்கு ஒப்பு
தலைத் தந்து பணத்தை ஒதுக்கினார்கள். ஒரே நேரத்தில் அத்தனையையும்

352 கருர், தூத்துக்குடி அகல ரயில் பாதைத் திட்டத்தை மத்திய அரசு துரிதமாக நிறைவேற்றுவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகளைத் தமிழக அரசு மேற்கொள்ளாததால் ஏற்பட்டுள்ள பதட்ட நிலை குறித்து

[திரு. க. முத்துதாமி]

[1984 மார்ச் 8]

எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று முதல்வர் அவர்கள் 2, 3 முறைகளுக்கு மேலே கடிதம் எழுதியிருக்கிறார்கள். கடைசியாக சமீபத்திலே கூட ஒரு கடிதம் எழுதப்பட்டிருக்கிறது. அந்த விவரம் உறுப்பினர்களுக்குக் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. நாம் இவ்வளவு பெரிய விவாதத்தை இங்கே வைக்கின்றபோது, அதற்கு என்று ஒரு தனித் தீர்மானம் தேவையா என்பது யோசனையாக இருக்கிறது. இதிலே இந்த உணர்வுகளைக்கூட நாம் கடிதத்தின் மூலமாக மத்திய அரசுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்ளலாம்.

4. அரசின் தீர்மானம்.

நெய்வேலி அனல் மின் நிலையம் மற்றும் கல்பாக்கம் அணு மின் நிலையத்திலிருந்து உற்பத்தியாகிற மின்சாரத்தை தமிழகத்திற்கு வழங்குவது குறித்து.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமசந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, மைய அரசு அதன் மின் நிலையங்களில் உற்பத்தி செய்யப்படும் மின்சாரத்தை மாநிலங்களுக்கு பகிர்ந்து அளிப்பது சம்பந்தமாக ஒரு கொள்கையை 1978 ஆம் ஆண்டு வகுத்தது. இக்கொள்கை மின்சாரம் பற்றாக் குறை உள்ள மாநிலங்களுக்கு குறைவாகவும், உபரி மாநிலங்களுக்கு மேலும் அதிக மின்சாரம்சாரம் பெறுவதற்கும் வாய்ப்பளிக்கிறது. தமிழ் நாட்டில் தொடர்ந்து இருந்துவரும் மின் பற்றாக்குறை காரணமாக மேற்படி கொள்கையை மாற்றி யமைக்கும்படி மத்திய அரசிடம் பலமுறை முறையீடு செய்தும் கூட, இக்கொள்கையை மத்திய அரசு தொடர்ந்து கடைபிடித்து வருவதைக் குறித்து இம்மேலவை மிகுந்த கவலை கொள்கிறது. எனவே, இக்கொள்கை முறையானது அல்ல என்று இந்த மேலவை கருதுகிறது. மைய மின் நிலையங்களிலிருந்து உற்பத்தியாகும் மின்சாரத்தை மின் பற்றாக்குறைக்கு ஏற்ப மாநிலங்களுக்கிடையே பகிர்ந்து அளிக்க ஒரு முறையான கொள்கையை பின்பற்றுமாறு மைய அரசைக் கேட்டுக் கொள்வதென இம்மேலவை தீர்மானிக்கிறது.

2. நெய்வேலி இரண்டாவது அனல் மின் நிலையத்தைப் பொறுத்தவரையில், மைய அரசு மேற்கூறிய கொள்கையைப் பின்பற்றி வருவது பற்றியும், சென்னை அணு மின் நிலையம் பிரிவு 1-லிருந்து கிடைக்கும் மின்சாரம் முழுவதையும் தமிழ் நாட்டிற்கு வழங்குவது குறித்து, இன்னமும் எவ்வித முடிவையும் எடுக்காதது பற்றியும் இம்மேலவை கவலை தெரிவிக்கிறது. தமிழ் நாட்டில் கடந்த இருபது ஆண்டு காலமாக, மின் உற்பத்தியைக் குறித்து திட்டமிடுகையில், இவ்விரு மின் நிலையங்களின் உற்பத்தி முழுவதும் தமிழ்

நெய்வேலி அனல் மின் நிலையம் மற்றும் கல்பாக்கம் அணு மின் 353
நிலையத்திலிருந்து உற்பத்தியாகிற மின்சாரத்தை தமிழகத்திற்கு
வழங்குவது குறித்து

1984 மார்ச் 8] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

நாட்டிற்கே கிடைக்கும் என்ற எண்ணத்தை மைய அரசு பல்வேறு கால கட்டங்
களில் ஊக்குவித்ததன் அடிப்படையில் திட்டமிட்டுள்ளது. எனவே, நெய்வேலி
இரண்டாவது அனல் மின் நிலையத்திலிருந்தும், சென்னை அணு மின் நிலையத்
திலிருந்தும் உற்பத்தியாகிற மின்சாரம் முழுவதையும் தமிழ் நாட்டிற்கே
ஒதுக்குமாறு மைய அரசைக் கேட்டுக் கொள்வதென இம்மேலவை தீர்மானிக்
கிறது.”

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : முன்மொழியப்பட்ட தீர்மானம்—

“மைய அரசு அதன் மின் நிலையங்களில் உற்பத்தி செய்யப்படும்
மின்சாரத்தை மாநிலங்களுக்கு பகிர்ந்து அளிப்பது சம்பந்தமாக ஒரு
கொள்கையை 1978 ஆம் ஆண்டு வகுத்தது. இக்கொள்கை மின்சாரம் பற்றாக்
குறை உள்ள மாநிலங்களுக்கு குறைவாகவும், உபரி மாநிலங்களுக்கு மேலும்
அதிக மின்சாரம் பெறுவதற்கும் வாய்ப்பளிக்கிறது. தமிழ் நாட்டில் தொடர்ந்து
இருந்துவரும் மின் பற்றாக்குறை காரணமாக மேற்படி கொள்கையை மாற்றி
யமைக்கும்படி மத்திய அரசிடம் பல்முறை முறையீடு செய்தும் கூட, இக்
கொள்கையை மத்திய அரசு தொடர்ந்து கடைப்பிடித்து வருவதைக் குறித்து
இம்மேலவை மிகுந்த கவலை கொள்கிறது. எனவே, இக்கொள்கை முறை
யானது அல்ல என்று இந்த மேலவை கருதுகிறது. மைய மின் நிலையங்களி
லிருந்து உற்பத்தியாகும் மின்சாரத்தை மின் பற்றாக்குறைக்கு ஏற்ப மாநிலங்
களுக்கிடையே பகிர்ந்து அளிக்க ஒரு முறையான கொள்கையை பின்பற்றுமாறு
மைய அரசைக் கேட்டுக் கொள்வதென இம்மேலவை தீர்மானிக்கிறது.

2. நெய்வேலி இரண்டாவது அனல் மின் நிலையத்தைப் பொறுத்தவரை
யில், மைய அரசு மேற்கூறிய கொள்கையைப் பின்பற்றி வருவது பற்றியும்,
சென்னை அணு மின் நிலையம் பிரிவு 1-லிருந்து கிடைக்கும் மின்சாரம்
முழுவதையும் தமிழ் நாட்டிற்கு வழங்குவது குறித்து, இன்னமும் எவ்வித
முடிவையும் எடுக்காதது பற்றியும் இம்மேலவை கவலை தெரிவிக்கிறது. தமிழ்
நாட்டில் கடந்த இருபது ஆண்டு காலமாக, மின் உற்பத்தியைக் குறித்து திட்ட
மிடுகையில், இவ்விரு மின் நிலையங்களின் உற்பத்தி முழுவதும் தமிழ்
நாட்டிற்கே கிடைக்கும் என்ற எண்ணத்தை மைய அரசு பல்வேறு கால கட்டங்
களில் ஊக்குவித்ததன் அடிப்படையில் திட்டமிட்டுள்ளது. எனவே, நெய்வேலி
இரண்டாவது அனல் மின் நிலையத்திலிருந்தும், சென்னை அணு மின் நிலையத்
திலிருந்தும் உற்பத்தியாகிற மின்சாரம் முழுவதையும் தமிழ் நாட்டிற்கே
ஒதுக்குமாறு மைய அரசைக் கேட்டுக் கொள்வதென இம்மேலவை தீர்மானிக்
கிறது.”

354 தெய்வேலி அனல் மின் நிலையம் மற்றும் கல்பாக்கம் அணு மின் நிலையத்திலிருந்து உற்பத்தியாகிற மின்சாரத்தை தமிழகத்திற்கு வழங்குவது குறித்து

[1984 மார்ச் 8]

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் தீர்மானம் தமிழகத்திலுள்ள அனைத்துப் பகுதி மக்களுடைய உணர்வுகளையும், கவலையையும் பிரதிபலிக்கின்ற அளவுக்கு உள்ள ஒரு தீர்மானம் என்ற முறையிலே வந்திருப்பதால், நான் இந்தத் தீர்மானத்தை மனப்பூர்வமாக ஆதரிக்கிறேன். பற்றாக்குறை மாநிலங்களுக்குக் குறைவாகவும், உபரி மாநிலங்களுக்கு அதிகமாகவும், இந்த மின்சாரம் சப்ளை பண்ணுகின்ற நிலைமையிலே மத்திய அரசு ஒரு கொள்கையை எடுத்திருக்கிறது என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிலே, அவருடைய தீர்மானத்திலே கூறப்பட்டிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட ஒரு 'இர்ரேஷனல் பாலிசி', அதாவது பற்றாக்குறை அதிகமாக இருக்கின்ற மாநிலங்களுக்குப் போதிய அளவுக்கு மின்சாரம் தராமல் ஏற்கெனவே உபரியாக இருக்கின்ற மாநிலங்களுக்கு மேற்கொண்டும் மின்சாரம் தரத்தக்க பகுத்தறிவிற்கு ஒத்து வராத ஒரு கொள்கையை மத்திய அரசு அமுல்படுத்தி வருகிறது. அதைப்பற்றி மாநில அரசு ஆட்சேபித்தது. அதற்கு மத்திய அரசு என்ன பதில் சொல்லியிருக்கிறது என்பதைப்பற்றி நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அவர்களுடைய பதிலிலே அறிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்போது தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்த வரையிலே, தெய்வேலி மின்சாரம், கல்பாக்கம் மின்சார உற்பத்தி முழுவதும் நமக்குத் தரப்படும் என்ற எண்ணத்திலே இருந்தோம். மத்திய அரசு 20 ஆண்டுகளாக அந்த நம்பிக்கையை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது என்று அரசு இந்தத் தீர்மானத்திலே குறிப்பிட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு கேள்விக்கு பதில் சொல்லும்போதுகூட, அதைக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

இந்த மாநில உற்பத்தியாகின்ற மின்சாரத்தை, இந்த மாநிலத்தில் உற்பத்தியாகின்ற மின்சாரத்தை, தமிழ் நாடு முழுவதுமாக உபயோகிக்குமா என்றுகூட ஒரு 'கேரண்டி' கேட்டார்கள் என்று நான் நினைக்கிறேன். இன்றைக்கு நாம் இருபது ஆண்டுக் காலமாக மின்சாரம் வரும் என்று நம்பி, அந்த அடிப்படையிலே விரிவான சில வளர்ச்சித் திட்டங்களுக்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கும்போது, வேறு மாநிலங்களிலும் கேட்கின்றார்கள் என்ற காரணத்தைச் சொல்லி, ஒரு காங்கிரஸ் அல்லாத கட்சி ஆட்சி செய்கின்றதால், அதற்கு ஒரு பாரபட்சம் காட்டுகின்றது என்று நினைக்கின்ற அளவுக்குத்தான் இருக்கிறது. அப்படித் தான் நாம் நினைக்க வேண்டியிருக்கிறது. நம்முடைய தமிழ் நாட்டிலே பல

நெய்வேலி அனல் மின் நிலையம் மற்றும் கல்பாக்கம் அணு மின் 355 நிலையத்திலிருந்து உற்பத்தியாகிற மின்சாரத்தை தமிழகத்திற்கு வழங்குவது குறித்து

[1984 மார்ச் 8]

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

தடவைகள் மின்சார வெட்டு ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதனால் உற்பத்தி பாதிக்கப் பட்டிருந்தபோதிலும்கூட, மின்சாரப் பற்றாக்குறை என்று மத்திய அரசுக்குத் தெரிந்திருந்தம்கூட, இன்றைக்கு அவர்கள் முன்பு கொடுத்திருந்த வாக்குறுதியை மீறுகின்றார்கள். நம்முடைய மாநிலத்திலே நாமும் வாக் குறுதியைக் கொடுத்து கமிட்மெண்ட் செய்திருக்கிறோம். அவைகளை நாம் நிறைவேற்றாமல் இருந்தால், மக்கள் எப்படி குறை சொல்வார்கள் என்பதைக் கூட அவர்கள் மறந்திருக்கின்றார்கள். இங்கே நாம் மக்களுக்காக பல திட்டங் களை வைத்திருக்கும்போது, இப்படி அவர்கள் மறுப்பது நியாயமில்லை. இதில் நான் சொல்ல விரும்புவது, தமிழ்நாடு அரசைப் பொறுத்தமட்டில், இப்போது போதிய மின்சாரம் தராததன் காரணமாக, ஒவ்வொரு ஆண்டிலும் மின்சாரப் பற்றாக்குறை காரணமாக, தொழில் துறையிலும் விவசாயத் துறையிலும் எப்படி உற்பத்தி நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கின்றது, அந்த உற்பத்தி நஷ்டம் தமிழகத்தை எப்படி பாதித்திருக்கின்றது என்பதை விவரமாக தமிழக மக்களுக்குத் தெரி விக்க வேண்டும். கொடுத்த வாக்குறுதிக்கு மாறாக இன்று தமிழகத்திலே உற் பத்தியாகின்ற மின்சாரத்தை நம்முடைய தேவைக்குத் தர மத்திய அரசு மறுக்கின்ற போக்கு காரணமாக மின்சார வெட்டு ஏற்படுகிறது. அந்த மின் வெட்டு காலத்தில் தமிழ் நாட்டிலே விவசாயத் துறையிலும் தொழில் துறை யிலும் ஏற்பட்டிருக்கின்ற உற்பத்தி நஷ்டத்தைப்பற்றி திட்டவாட்டமாக தமிழக மக்களுக்குத் தெரிவிப்பதற்கு, மத்திய அரசு செய்கின்ற ஓரவஞ்சனை பற்றி தமிழகத்திலே இருப்பவர்களுக்குத் தெரிவிக்க பயன்படும் என்ற முறையிலே சொல்கின்றேன். தமிழக அரசு அந்த விவரங்களைக்கூட இந்த அவையிலேயே தெரிவிப்பது அவசியம் என்று நினைக்கிறேன்.

(முற்பகல் 9-50)

மேலும் இப்படி ஒரு தீர்மானம் போட்டுவிட்டு, இந்தத் தீர்மானத்தையும் பழைய படி பையில் போடுவது சரியாக இருக்காது. மத்திய அரசு இதைத் தரும் என்று தோன்றவில்லை. திட்டமிட்டே தர மறுக்கிறது என்றுதான் தோன்று கிறது. 1967-லிருந்து காங்கிரஸ் அல்லாத ஆட்சி நடைபெறுகிற சூழ்நிலை யில், பாரபட்சமான போக்கின் காரணமாக அபிவிருத்தித் திட்டங்கள் பாதிக்கப் படுமளவிற்குச் செய்கிறார்கள். நாம் வேறு மாநிலங்களுக்குக் கொடுக்கக் கூடாது என்று சொல்லவில்லை. தீர்மானத்தில் போடப்பட்டிருப்பதுபோல, தேவையை அனுசரித்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்றுதான் சொல்லுகிறோமே சுவீர, வேறல்ல. அவர்கள் கொடுத்த வாக்குறுதிப் பிரகாரம் தராமல், இங்கு

356 நெய்வேலி அனல் மின் நிலையம் மற்றும் கல்பாக்கம் அணு மின் நிலையத்திலிருந்து உற்பத்தியாகிற மின்சாரத்தை தமிழகத்திற்கு வழங்குவது குறித்து

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

[1984 மார்ச் 8]

மின்வெட்டு அதிகமாக ஏற்படக்கூடிய சூழ்நிலை உருவாகி அதன் காரணமாக உற்பத்திக் குறைவு ஏற்படுகிறபோது, தீர்மானம் மட்டும் போட்டால் போதாது. தமிழ் நாட்டு மக்களில் எவ்வளவு பேருக்கு இந்த விஷயம் தெரியும்? தமிழக அரசும், ஆளும் கட்சியும் இந்தப் பிரச்சினையில் ஓர் இயக்கம் நடத்தத் தயாராக இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன். இந்தப் பிரச்சினையில் ஆளும் கட்சியுடன் சேர்ந்து நின்று தமிழகம் முழுவதும் மத்திய அரசின் ஓர் வஞ்சனையை எதிர்த்து கூட்டுப் பிரச்சாரம், கூட்டு இயக்கம் நடத்தத் தயாராக இருக்கிறோம். இந்த ஆலோசனையை ஆளும் கட்சி ஏற்றுக் கொள்ளத் தயாராக இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன். காரணம் என்ன வென்றால் இப்படித் தீர்மானம் போட்டு அனுப்பினால் மட்டும் மத்திய அரசு அசையாது என்பது தெரியும். பலமிருக்கும் பக்கம்தான் மத்திய அரசு திரும்பிப் பார்க்கும் என்று நமக்குத் தெரியும். ஒன்றிரண்டு இடங்களில் மட்டும் பலமிருக்கும் இடத்திலேயும்கூட சமாளித்துப் பார்க்கிறார்கள். கோபத்தைக் காட்டுவதற்கு, இயலாமையைக் காட்டுவதற்கு தீர்மானம் மட்டும் போதாது. சொல்லிச் சொல்லிப் பார்த்தும் நடக்கவில்லை. ஆகவே கோபத்தைக் காட்டுவதற்காக, இயலாமையைக் காட்டுவதற்காக என்று இந்தத் தீர்மானம் இருக்குமானால், தமிழ் நாட்டில் மின்சாரத் துறையில் மத்திய அரசு காட்டுகிற இந்தப் பாரபட்சத்தை எதிர்த்து, தமிழ் மக்களைத் திரட்டுவதற்கான ஒன்றுபட்ட ஒரு கூட்டு இயக்கத்தை ஆரம்பிப்பதன் ஆரம்ப கட்டமாக இந்தத் தீர்மானம் இருக்க வேண்டும். அப்படி கூட்டு இயக்கம் நடத்துகிற போது, எங்களைப்போன்ற இடதுசாரிக் கட்சிகள், உங்களுக்கு ஆதரவாக நிற்கும்.

மத்திய அரசு என்ன வாக்குறுதி கொடுத்தது, கமிட்மென்ட் செய்தது? அதை நிறைவேற்ற மறுத்து வேறு மாநிலங்களுக்குக் கொடுக்கிறது. வேறு மாநிலங்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டாம் என்று கூறவில்லை. இந்த மாநிலத்தில் இருக்கிற பற்றாக்குறையைத் தீர்க்க முயற்சிக்காமல் இருக்கிறது என்பதை விளக்க வேண்டும்.

நேற்று அமைச்சரவர்கள் பேரவையில் பதில் சொல்லும்போது, ஒன்றைச் சொன்னதாகக் கேள்விப்பட்டேன். அதாவது ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்தில், ஒரேவொரு மாநிலமும் எந்த அளவு மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்தியது என்று பார்க்கிறபோது, அந்தக் குறிப்பிட்ட காலத்தில் நம் மாநிலத்தில் மின்வெட்டு இருந்ததென்றும், அத்தச் சமயத்தில் நாம் எவ்வளவு மின்சாரத்தைப் பயன்

நெய்வேலி அனல் மின் நிலையம் மற்றும் கல்பாக்கம் அணு மின் 357
நிலையத்திலிருந்து உற்பத்தியாகிற மின்சாரத்தை தமிழகத்திற்கு
வழங்குவது குறித்து

1984 மார்ச் 8]

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

படுத்தினோம் என்று பார்த்து அந்த மின்சாரத்தைத்தான் இப்போதும் தரு
வோம் என்று சொல்கிறார்கள் என்று சொல்லியிருந்தார்கள். இவ்வாறு
மத்திய அரசு சொல்வதிலிருந்து நம்மிடம் காட்டக்கூடிய பாரபட்சத்திற்குக்
கூட ஒரு கொள்கை இருப்பதுபோல காட்ட முயற்சி செய்கிறார்கள் என்பதைத்
தான் நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ஆகவே, இந்தப் பிரச்சினையைக் குறித்துத் தீர்மானம் போடுவதோடு மட்டு
மல்லாமல், மாநிலத்தில் ஆளுகிற ஆளும் கட்சி மற்ற கட்சிகளுடன் சேர்ந்து
நின்று, இயக்கம் நடத்தவும் முன்வர வேண்டும். இல்லாவிட்டால், தமிழ்
நாட்டின் தொழில் வளர்ச்சிக்கே ஆபத்து ஏற்படும். ஒரு பக்கத்தில் தொழில்
வளர்ச்சி ஏற்படுத்த மறுக்கிறார்கள். பட்டியல் போட்டுக் காட்டுகிறார்கள்.
காங்கிரஸ் கட்டிக்காரர்களேகூட இங்கு பேசுகிறார்கள். ஆனால் இன்னொரு
பக்கத்திலே தொழில் வளர்ச்சிக்குத் தேவையான மின்சாரம் பற்றாக்குறையாக
இருக்கிறபோது, அவர்கள் கொடுத்த கமிட்மெண்ட்டைக்கூட மீறித் தர மறுக்
கிறார்கள். இதை எதிர்த்து ஆளும் கட்சி பேசியக்கூட நடத்த முன்வர
வேண்டும். அதற்கு இந்தத் தீர்மானம் ஒரு முன்னோடியாக இருக்க வேண்டு
மென்று கேட்டு, இதைத் அதிரித்து, அமர்கிறேன்.

டாக்டர் இரா. சனார்த்தனம் : மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் அவர்
களே, இந்தத் தீர்மானத்தை அதிரித்து சில கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க விழை
கின்றேன்.

மின்சாரத்தைப் பொறுத்தமட்டில் தமிழகத்தில், மூன்று பைக்காராவில்
முயற்சி மேற்கொள்ளப்பட்டபோது, அந்த மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்துவதற்
குக்கூட, கோவையில் உள்ள தொழில் அதிபர்கள் முன்வராத நிலை இருந்தது.
அப்போது, பயன்படுத்துங்கள் என்று கூறினோம். ஜெனரேட்டருக்குப்
பதிலாக மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்துங்கள் என்று கூற வேண்டியிருந்தது.
அவ்வளவு பெரிய பைக்காரா திட்டம் பலன் அளிக்குமா என்று பேசப்பட்ட
நிலை பின்னர் மாறியது. ஆனால் இன்றைக்கு தமிழகம் பற்றாக்குறை மாநில
மாக இருந்து வருகிறது.

குறிப்பாக நீலகிரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரை, தேயிலை விவசாயத்
திலே ஈடுபட்டவர்கள் அடிக்கடி இந்த மின்வெட்டு காரணமாக மிகுந்த சிரமத்
திற்கு ஆளாகிறார்கள். அது மட்டுமல்ல, தேயிலை அந்தியச் செலாவணியை
ஈட்டித் தருகிற தொழில், மின்வெட்டின் காரணமாக மிகுந்த பாதிப்பு ஏற்படு
வதன் மூலம், தமிழகத்தின் நலன் மட்டுமல்ல, இந்திய கலனே பாதிக்கப்படுகிறது

358 நெய்வேலி அனல் மின் நிலையம் மற்றும் கல்பாக்கம் அணு மின் நிலையத்திலிருந்து உற்பத்தியாகிற மின்சாரத்தை தமிழகத்திற்கு வழங்குவது குறித்து

[டாக்டர் இரா. சனார்த்தனம்]

[1984 பார்ச் 8]

என்பதை அனைவரும் உணர வேண்டும். அந்த வகையில் இந்தத் தீர்மானம் நம்முடைய உரிமைகளையும், நமக்குத் தரப்பட்டுள்ள வாக்குறுதிகளை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்றும் வலியுறுத்துகிற தீர்மானமாகும். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்லசிவன் அவர்கள் கூறியதுபோல, அனைத்துக் கட்சிக் குழு கூட டெல்லி சென்று, இதைப் பற்றி எடுத்துச் சொல்லும் முயற்சியை மேற்கொள்வது சரியாக இருக்கும்.

இன்றைய தினம், மின்சாரத் தட்டுப்பாடு காரணமாக பல நோங்களில் தொழிலாளர்கள் வேலை இழக்கிறார்கள். நம்முடைய உற்பத்தி குறைகிறது தமிழ் நாட்டின் வருவாய் இதனால் குறைகிறது என்பது மட்டுமல்ல, பல இயந்திரங்கள் பழுதடைந்து போகின்றன. தொழிற்சாலைகள் முறையாக, சீராக இயங்கவில்லை. அடிக்கடி ஷட்-டவுன் என்றால் தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்படுவதோடு, இயந்திரங்களும் பாதிக்கப்படுகின்றன. எனவே இவற்றையெல்லாம் கருத்தில் கொண்டு, மத்திய அரசை வற்புறுத்த வேண்டும். மத்திய அரசு, தான் தந்த வாக்குறுதியை நிறைவேற்றவில்லை என்றால், மக்கள் நம்பிக்கை இழந்து விடுவார்கள். மத்திய அரசு தரும் வாக்குறுதியில் மக்களுக்கு நம்பிக்கை இல்லாத தன்மை வந்தால், தேசிய ஒருமைப்பாடு வலிமை இழந்து போய்விடும். நாம் மத்தியிலே ஒரு கூட்டாட்சி வலிமையாக இருக்க வேண்டுமென்று கருதுமப்போது, மத்திய அரசு ஒரு வாக்குறுதி தருவார்களேயானால் அதில் உறுதியாக இருக்கிறது, அதில் நம்புவாமல் இருக்கிறது அல்லது அதில் நியாயமாக இருக்கிறது என்ற நிலைமையை மக்கள் மத்தியில் ஏற்படுத்த வேண்டும். இல்லை, எப்படியும் மாறுவார்கள், எப்படியும் மாற்றிக் கொள்வார்கள், என்ன வேண்டுமானாலும் செய்வார்கள் என்ற நிலைமை இருந்தால், பல்வேறு மாநிலங்கள் மத்திய அரசுக்கு தலைவலியை உண்டாக்கும் என்பதால், அவர்கள் கொடுத்த வாக்குறுதியை நிறைவேற்ற வேண்டும். இந்தியாவின் பொருளாதாரத்தின் ஆணிவேராக தமிழகம் இருக்கிறது. இங்கே பல தொழில்கள் தமிழ் நாட்டுக்குப் பயன்படுகின்றன என்ற நிலை மட்டும் இல்லாமல், இந்தியாவின் ஒட்டுமொத்தமான தொழில் வளர்ச்சிக்கு பலமாக, வழிகாட்டியாக இருக்கிறது என்பதால், இந்தத் தீர்மானத்தை முழு மனதோடு ஆதரித்து, வலியுறுத்தி, இதிலே அரசு வெற்றி காண வேண்டுமென்று வாழ்த்தி, அமைகிறேன்.

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவரவர்களே, மின் துறை அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள தீர்மானத்தில் இறுதியாகச் சொல்லப்பட்டுள்ள “ நெய்வேலி இரண்டாவது அனல் மின் நிலையக் கட்டு

நெய்வேலி அனல் மின் நிலையம் மற்றும் கல்பாக்கம் அணு மின் 359
நிலையத்திலிருந்து உற்பத்தியாகிற மின்சாரத்தை தமிழகத்திற்கு
வழங்குவது குறித்து

1984 மார்ச் 8]

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

லிருந்தும், சென்னை அணு மின் நிலையத்திலிருந்தும் உற்பத்தியாகிற மின் சாரம் முழுவதையும் தமிழ் நாட்டிற்கே ஒதுக்குமாறு மைய அரசைக் கேட்டுக் கொள்வதென இம்மேலவை தீர்மானிக்கிறது” என்ற வாசகத்தை நான் பற்றிக் கொள்கிறேன். இந்தத் தீர்மானத்திலே ஒரு கருத்து சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. 1978 ஆம் ஆண்டிலேயே மத்திய அரசு மின் விநியோகத்தைப் பொறுத்தவரையில், ஒரு கொள்கையை வகுத்திருப்பதாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அது என்ன கொள்கை என்பது தெரியவில்லை. மின்சாரப் பற்றாக்குறை உள்ள மாநிலங்களுக்குக் குறைவாகவும், உபரி மாநிலங்களுக்கு மேலும் அதிக மின்சாரம் வழங்கவும் அந்தக் கொள்கை வாய்ப்பளிக்கிறது என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அதுபற்றி மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் விளக்கம் சொல்ல வேண்டும். 1978 ஆம் ஆண்டு மத்திய அரசு கொள்கையை வகுக்கும் போது, மாநில அரசுகளைக் கலந்துகொண்டு அதை வகுத்ததா? நம்முடைய அரசாங்கத்தைக் கலந்துகொண்டு, அந்தக் கொள்கையை மத்திய அரசு நிறைவேற்றியிருந்தால், நம்முடைய அரசு அந்தக் கொள்கையைக் கண்டித்து என்ன நடவடிக்கை எடுத்தது என்பதையும் நான் அறிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். நம்முடைய மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரையில் எப்போதுமே மின்சாரம் பற்றாக்குறையாக இருந்திருக்கிறது. இந்தத் தீர்மானத்தின் மூலமாக மத்திய அரசை வற்புறுத்தி, நெய்வேலியிலும், கல்பாக்கத்திலும் உற்பத்தியாகும் மின்சாரம் முழுவதையும் நம்முடைய மாநிலத்திற்குத் தர அமைச்சரவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் எல்லா நடவடிக்கைகளையும் எடுத்துவிட்டு, இப்போது கடைசி கட்டமாக இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்துள்ளதாக நான் நினைக்கிறேன். ‘லாஸ்ட் ரிசார்ட்’ வேறு வழியே கிடையாது என்பதால் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். ஒருவேளை மத்திய அரசு இந்தத் தீர்மானத்திற்குப் பிறகும் மின்சாரம் கொடுக்கவில்லை என்றால், என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப் போகிறார்கள் என்பது தெரியவில்லை. நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் சும்மா விடமாட்டார் என்று கருதுகிறேன். இப்போதுள்ள உறு முறை காரணமாக இந்தத் தீர்மானத்தை வற்புறுத்தி, நிறைவேற்றுவார் என்று நினைக்கிறேன். அப்படியும் மின்சாரம் கொடுக்கவில்லை என்றால் அமைச்சரவர்கள் இந்தப் பதவியை விட்டுவிட வேண்டுமென்று சொல்லவில்லை, குறைந்தபட்சம் மின்சார இலாக்கா வேண்டாமென்று சொல்லி, மாற்றிக்கொள்ள வேண்டுமென்ற கருத்தைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். தொழில் துறை முன்னேற்றம், விவசாயத் துறை முன்னேற்றம் எல்லாமே மின்சாரத்தில் அமைந்திருக்கிறது.

360 நெய்வேலி அனல் மின் நிலையம் மற்றும் கல்பாக்கம் அணு மின் நிலையத்திலிருந்து உற்பத்தியாகிற மின்சாரத்தை தமிழகத்திற்கு வழங்குவது குறித்து

[1984 மார்ச் 8]

மாண்புமிகு திரு. சு. திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் மாண்புமிகு மின்துறை அமைச்சரவர்கள் அந்தப் பதவியை விட்டுவிட வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். அப்படியென்றால் அதை யாருக்குக் கொடுக்க வேண்டும்? மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களே அதை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்ற எண்ணம் அவருக்கு இருக்கிறதா?

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : நான் பார்த்த கஷ்டத்தால் சொல்கிறேன். ஏன் கஷ்டப்படுகிறீர்கள் என்பதால் சொல்கிறேன். மின்சாரப் பற்றாக்குறை இருக்கிறது என்று சொன்னதால் சொன்னேன். எனக்கு அந்தப் பதவியை கொடுக்க மாட்டார்கள். அப்படியே கொடுத்தாலும் எனக்கு அதில் இஷ்டம் இல்லை. முதலமைச்சரிடமிருந்து மாண்புமிகு திரு. முத்துசாமி அவர்களுக்கு அது தேவை என்றால், கேட்டு வாங்கிக் கொள்ளலாம். (சிரிப்பு).

ஒரு நாட்டினுடைய பிரதமர் அவர்கள் உறுதிமொழி கொடுத்திருக்கிறார்கள். பிரதமர் அவர்கள் கொடுத்த உறுதிமொழியைக் கூட நிறைவேற்றாவிட்டால், நாம் இதை எங்கே போய் மூன்றறிவிடுவது? மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்லசிவன் சொன்னதுபோல், எல்லாக் கட்சிகளின் உத்தரவாதத்தையும் பெற்று இந்தத் தீர்மானத்தின் வரங்கை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று கேட்டு இந்த அளவோடு ஏன் கருத்துக்களைக் கூறி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

***மாண்புமிகு திரு. சு. இராமச்சந்திரன் :** தலைவரவர்களே, இந்தத் தீர்மானத்தைப் பொறுத்தவரையில், இரண்டு கோணங்களில் இதனை அணுக வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். முதலாவதாக தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்தவரையில், சில தனித் தன்மைகள் உண்டு. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலேயே, 1966 ஆம் ஆண்டுக்கு மன்னாலேயே, புனல் மின் திட்டங்களை எல்லாம் நிறைவேற்றி விட்டது தமிழ்நாடு. 1967 ஆம் ஆண்டிலிருந்தே அனல் மின் நிலையங்களையும், அணு மின் நிலையங்களையும் எதிர்பார்க்கின்ற அளவில், இந்திய அரசிடமிருந்து கேட்டுப் பெறுகின்ற நிலையில்தான் தமிழ்நாடு இருந்து வந்துள்ளது. தொடர்ந்து நெய்வேலியில் இரண்டாவது சுரங்கத்தை வெட்டி அனல் மின்சாரத்தை உற்பத்தி செய்ய வேண்டுமென்றும், கல்பாக்கம் அணு மின் நிலையத்தை உருவாக்க வேண்டுமென்றும் தமிழ்நாடு அக்கறை எடுத்துக் கொண்டுள்ளது. ஆனால் நீண்ட நெடுங்காலமாக நெய்வேலி அனல் மின் திட்டம் இந்திய அரசால் அங்கீகரிக்கப்படவில்லை.

நெய்வேலி அனல் மின் நிலையம் மற்றும் கல்பாக்கம் அணு மின் 361
நிலையத்திலிருந்து உற்பத்தியாகிற மின்சாரத்தை தமிழகத்திற்கு
வழங்குவது குறித்து

1984 மார்ச் 8]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

அது அனுமதிக்கப்பட்டது 1977-க்குப் பிறகு கல்பாக்கம் அணு மின் திட்டத்
தைப் பொறுத்தவரையில், அதிலே உற்பத்தியாகின்ற முழு மனசாரமும் தமிழ்
நாட்டுக்குக் கிடைக்கும் என்று தம்முநாடு நம்பக் கொண்டிருந்தது. பாரதப்
பிரதமர் திருமதி இந்திரா காந்தி அவர்கள் 1971 ஆம் ஆண்டு, சுமார் 13 ஆண்டு
களுக்கு முன்பு பாராளுமன்றத்தில் பேசியபோது ஒன்றைச் சொன்னார்கள்.
கல்பாக்கத்திலுள்ள இரண்டு இயந்திரங்களில், முதல் இயந்திரத்தில் உற்பத்தி
யாகின்ற மின்சாரம் முழுவதும் தம்முநாட்டுக்கும, இரண்டாவது இயந்திரத்தில்
உற்பத்தியாகின்ற மனசாரத்தைப் பாத் தம்முநாட்டுக்கும் கொடுக்கப்படும்
என்று தெரிவித்தார்கள். இருந்தாலும் இந்த இரண்டு இயந்திரங்களிலும்
உற்பத்தி செய்யப்படும் மின்சாரம் முழுவதையும் தம்முநாட்டுக்கே தர வேண்டு
மென்று கேட்டு வந்திருக்கிறோம். இன்று அதிட்டம் மத்திய அரசால்
போடப்படும் திட்டம் என்பதால், மற்ற மாநிலங்களும் அதிலே பங்கு வேண்டு
மென்று கேட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன பாரதப் பிரதமர் அவர்கள் ஏற்கெனவே
அளித்த வாக்குறுதியை அவரிடத்தில் கடிதம் மூலம் நினைவூட்டி, மானபுயிக்கு
முதலமைச்சர் அவர்களும், நானும் நோனும் பேசியிருக்கிறோம். அவர்கள்
இது குறித்து இன்னும் இறுதி முடிவைத் தெரிவிக்கவில்லை. அப்படியே
அவர்கள் நமக்கு கொடுத்த வாக்குறுதி நிறைவேற்றப்படாமல் போய்விடுமோ
என்று நாம் அஞ்ச வேண்டியதில்லை. அப்படியே வாக்குறுதியை ஏற்றுக்
கொள்வார்கள், நம் கோரிக்கையை நிறைவேற்றுவார்கள் என்ற நம்பிக்கை
யோடுதான் நாங்கள் இருக்கிறோம்.

இரண்டாவது நெய்வேலி அனல் மின் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில்,
இந்தியாவிலுள்ள மற்ற பகுதிகளில் எல்லாம் பெரிய அனல் மின் நிலையங்களை
அமைக்க அனுமதி அளித்தபோது, இந்த இரண்டாவது நெய்வேலி அனல்
மின் திட்டத்திற்கும் அனுமதி பெறப்பட்டது. இன்றைய தினம் கேரளாவில்
ஆளுநராக இருக்கின்ற திரு. இராமச்சந்திரன் அவர்கள் அன்றைய தினம்
தமிழ் நாட்டின் சார்பில் மத்திய சர்க்காரில் அமைச்சராக இருந்தார். அவர்
மூலமாக இரண்டாவது சுரங்கத்தை வெட்டி அனல் மின் திட்டத்தை உருவாக்கு
வதற்கான வாய்ப்பு ஏற்பட்டது. அப்போது என்ன செய்தார்கள் என்பதை
இங்கு சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எப்படி ராமகிருஷ்ணத்தில் இன்னும்
மற்ற இடங்களில் எல்லாம் பெரிய பெரிய அனல் மின் திட்டங்களைப் போட்டு
அதிலிருந்து கிடைக்கிற மின்சாரத்தை மற்ற மாநிலங்களுக்குப் பகிர்ந்தளிப்பது
என்று முடிவு செய்தார்களோ அதுபோல் இதையும் நினைத்து விட்டார்கள்.
ஆனால் நெய்வேலி அனல் மின் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில், முழு மின்சார
உற்பத்தியும் நமக்குக் கிடைக்கும் என்றும், முழு உற்பத்தியையும் பெற்றுக்

362 நெய்வேலி அனல் மின் நிலையம் மற்றும் கல்பாக்கம் அணு மின் நிலையத்திலிருந்து உற்பத்தியாகிற மின்சாரத்தை தமிழகத்திற்கு வழங்குவது குறித்து

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1984 மார்ச் 8]

கோள்ள வேண்டுமென்றும் 1973ஆம் ஆண்டிலிருந்தே நம்மிடத்திலிருந்து உத்தர வாதம் வாங்கியிருக்கிறார்கள். அதோடு மட்டுமல்லாமல் மின் பற்றாக்குறை தொடர்ந்து 1972 ஆம் ஆண்டிலிருந்தே நமக்கு இருந்து வருகிறது. தொடர்ந்து ஒவ்வொரு ஆண்டும் மின் வெட்டை அமுல்படுத்துகிற ஒரு மாநிலமாக தமிழ் நாடு இருந்து வருகிறது. ஏற்கெனவே செய்யத் தவறிய ஒரு காரியத்தை காலம் தாழ்த்தி செய்துவிட்ட காரணத்தாலே, இரண்டாவது நெய்வேலி அனல் மின் திட்டத்தின் மூலம் உற்பத்தியாகின்ற மின்சாரம் முழுவதையும் மற்ற பாநிலங்களுக்கும் சேர்த்துத்தான் பகிர்ந்தளிக்க வேண்டுமென்ற நிலை சரியாக இராது. காலத்தோடு அவர்கள் அந்தத் திட்டத்திற்கு அனுமதி தந்திருப்பார் களையானால், அது முழுவதும் நமக்குப் பயன்பட்டிருக்கும். அதோடு மட்டு மல்ல. காடம்பாறை நீரேற்று மின் திட்டம் இருக்கிறதே, அதில் போட் டிருக்கிற மொத்த பணமும் வீணாகப் போய்விடும். நெய்வேலியும், கல்பாக்கமும் இரண்டும் தமிழ்நாட்டுக்கு என்று ஆவன்தான், அந்த உலைகளி லிருந்து உற்பத்தியாகக்கூடிய மின்சாரம், நள்ளிரவில் பயன்படாத நேரத்தில் அந்த மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்தி அந்த நீரா அணையில் ஏற்றவும், அதற்குப் பிறகு பகல் நேரத்தில் அணையிலிருந்து இயந்திரங்கள் மூலமாக இறைத்து மின் உற்பத்தியைச் செய்யவும், காடம்பாறை நீரேற்று மின் திட்டம், இந்திய அரசால் அனுமதிக்கப்பட்டது. நெய்வேலி இரண்டாவது மின் திட்டத்தில் பொதுமான் மின்சாரம் இல்லையென்றால், அந்தத் திட்டமும் வீணாகப் போய்விடும். அந்தத் திட்டத்திற்கும் மத்திய அரசுதான் அனுமதி யளித்திருந்தார்கள். இதையெல்லாம் கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டுதான் அனுமதியளித்தார்கள். நெய்வேலி இரண்டாவது அனல் மின் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில், கல்பாக்கம் அணு மின் நிலையத்தைப் பொறுத்த வரையில், தமிழகத்தினுடைய பற்றாக்குறையைக் கருதி, வேறு திட்டங்களுக்கு வாய்ப்பு இல்லாததால், தமிழகத்திற்கென்று தனி யாக வற்புறுத்தப்பட்ட திட்டங்களை, அனுமதிக்கப்பட்ட திட்டங்களை இதர மின்சாரத் திட்டங்களோடு சேர்த்து எண்ணுவது சரியல்ல என்று வற்புறுத்தி வருகிறோம். அதை அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்ற வகையிலேதான் இந்தத் தீர்மானம் இங்கே வந்திருக்கிறது. பொதுவாக சுரங்கத்திலிருந்து நிலக்கரியைக் கொண்டு போய், அனல் மின்சாரத்தை உற்பத்தி செய்வதை விட, நிலக்கரிச் சுரங்கத்திலேயே அனல் மின் உற்பத்தியை மத்திய சர்க்கார் செய்து, பற்றாக்குறை மாநிலங்களுக்குத் தருவதற்காகத்தான் இந்த ராட்சச அனல் மின் நிலையங்கள் போட ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள். அது ஒரு நல்ல முடிவுதான். அப்படி ராட்சச அனல் மின்சார நிலையங்கள்—உதாரணமாக ராமகுண்டத்தில்

தீர்ப்பேலி அனல் மின் நிலையம் மற்றும் கல்பாக்கம் அணு மின் 363
நிலையத்திலிருந்து உற்பத்தியாகிற மின்சாரத்தை தமிழகத்திற்கு
வழங்குவது குறித்து

1984 மார்ச் 8]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

இப்போது 2,000 மெகா வாட்டுக்குப் போடுகிறார்கள் என்று வைத்துக் கொள்
ளுங்கள், அப்படிப் போடுகிறபோது, பற்றாக்குறையுள்ள மாநிலங்களுக்கு
பற்றாக்குறையின் அடிப்படையில் அதைத் தர வேண்டுமென்று நாம் வற்புறுத்து
கிறோம். அப்போது மாநிலங்களைக் கலந்து கேட்கப்பட்டது. நம்முடைய
உறுப்பினர் திரு. சாதிக் பாட்சா அவர்கள்கூட கேட்டார்கள். தமிழகத்தின்
சார்பில் இதைத்தான் நாம் வற்புறுத்தினோம். ஏன் கடுமையாக வற்புறுத்து
கிறோம் என்றால், மத்திய சர்க்காரின் திட்டம் அது. மத்திய சர்க்கார்
எப்படி மாநிலங்களுக்கு காட்கில் பார்முலா படி நிதி உதவியை மத்திய பிளா
னிங் கமிஷன் மூலம் செய்கிறதோ—அதில் என்ன நிலைமை என்றால், தேசிய
சராசரி வருமானத்திற்கு மேலேயுள்ள மாநிலங்கள் முன்னேறிய மாநிலங்கள்,
கீழேயுள்ள மாநிலங்கள் பின்தங்கிய மாநிலங்கள். நாம் 4/5 ரூபாய் சராசரி
யைவிட மேலே இருக்கிறோம். ஆகவே திட்ட உதவி நமக்குக் குறைவாகக்
கிடைக்கிறது. அந்த அடிப்படையில்தான் இதுவும் நமக்கு வருகிறது.

அதோடு 1973-74லிருந்து ஐந்தாண்டில் என்ன 'கன்சம்ப்ஷன்' என்று
எடுத்துக் கொள்கிறார்கள். அந்த இரண்டையும் கூட்டி சராசரி பார்த்து,
நமக்கு விகிதாச்சாரம் என்று அவர்கள் எடுக்கிறார்கள். நான் ஏற்கெனவே
சொன்னதைப் போல, அந்த ஆண்டில் 50 சதவீதம், 60 சதவீதம் மின்வெட்டு,
1975-76ல் 75 சதவீதம் மின்வெட்டு, 1976-77ல் 30 சதவீதம் மின்வெட்டு இப்படி
கமக்கு அடிக்கடி மின்வெட்டு வந்து விடுகிறது. ஆகவே இவ்வளவு தீவிரமாக,
கடுமையாக மின்வெட்டு இருக்கிற நேரத்தில், ஏற்கெனவே காட்கில் பார்முலா
வில் தமிழ் நாடு மொட்டையடிக்கப்பட்டிருக்கிறதே, அதையும் இதையும் கூட்டி
அந்த அடிப்படையில் இன்னும் கீழே போய் இத்தகைய திட்டங்களை அவர்கள்
பகிர்ந்தளிக்கிறபோது, தமிழ் நாட்டுக்கு அது பயன் தராமல் போய்விடுகிறது.
சாதாரணமாக ராமகுண்டத்தில் இப்போது அந்த ராட்சச அனல் மின் நிலையம்
வாஷில்லையென்று சொன்னால், அந்த நிலக்கரியைக் கொண்டு நாம் இங்கே
ஒரு அனல் மின் நிலையத்தைப் போட்டிருப்போம். நிலக்கரியை நீங்கள்
கொண்டு செல்லவேண்டாம், மின்சாரத்தைக் கொண்டு சென்றால் போதும்
என்று சொல்லி, அவர்களும் திட்டம் போட்டு, அதற்கு அனுமதியளித்துவிட்டு,
நாம் போட்டால் கிடைத்திருக்கும். 600, 700 மெகாவாட் அளவுக்குப் பதிலாக
ராமகுண்டத்திலிருந்து 1,100 மெகாவாட் என்று அவர்கள் உற்பத்தி செய்தால்,
நமக்கு 240 மெகாவாட்தான் கிடைக்கும்.

364 நெய்வேலி அனல் மின் நிலையம் மற்றும் கல்பாக்கம் அணு மின் நிலையத்திலிருந்து உற்பத்தியாகிற மின்சாரத்தை தமிழகத்திற்கு வழங்குவது குறித்து

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1984 மார்ச் 8]

ஆகவே, இந்த 'பார்முலா' சரியல்ல என்று சொன்னோம். அதற்கு மத்திய அரசின் சார்பில் எனக்கு ஒரு கடிதம் வந்தது. அதில் ஒரு கருத்தை எழுதினார்கள். 'சரி, நீங்கள் பற்றாக்குறையை வைத்துப் பகிர்ந்து அளியுங்கள் என்று சொல்கிறீர்கள், சில பேர். அதாவது சில மாநிலங்கள் வேண்டுமென்றே திட்டத்தில் முதல் போட்டாமல் விட்டுவிடலாம். இன்வெஸ்ட்மென்ட் குறைத்துவிடலாம், அப்படிச் குறைத்துவிட்டால், அந்த மாநிலத்திற்கு பற்றாக்குறை ஆகிவிடும்.

(முற்பகல் 10-10)

ஆகவே, யார் முதலீட்டைச் செய்து, திட்டத்தை நிறைவேற்றாமல் இருக்கிறார் களோ அந்த மாநிலத்திற்கு நீங்கள் சொல்லுகிற திட்டத்தின்படி கூடுதலாகக் கிடைத்துவிட்டால், என்ன செய்வது' என்று எழுதியிருந்தார்கள். அதற்கு நான் திரும்பவும் பதில் எழுதியிருக்கிறேன். "எந்தத் திட்டமானாலும், திட்டக் கமிஷனோடு கலந்துதான் உருவாக்கப்படுகிறது. போதிய இன்வெஸ்ட்மென்டை அவர்கள் போடவில்லை என்றால், அல்லது திட்டத்தை முறையாக நிறைவேற்ற வில்லை என்றால், அதற்கு 'பென்ஸ்டி' போடுங்கள்" என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், நமக்கு இருக்கிற சங்கடம் என்ன வென்றால், நாம் 'இன்வெஸ்ட்' செய்ய வழியே இல்லை. காரணம் இங்கே எல்லாம் அனல் மின்திட்டங்களே. புனல் மின்திட்டத்திற்கு வழியே இல்லை. எனவே இங்கே மின் பற்றாக்குறை என்பது நியாயமான அடிப்படையில் ஏற்படுகிறது. சில மாநிலங்கள் போதுமான முதலீட்டைச் செய்து மின் உற்பத்தியை உருவாக்காமல் இருந்தால், அல்லது தங்களுடைய மின்நிலைய இயந்திரங்களை ஒழுங்காகப் பராமரிக்காமல் மின்பற்றாக்குறையை உண்டாக்கினால், அவை யார் யார் என்று மத்திய அரசிடம் புள்ளிவிவரமே இருக்கிறது. "இவ்வளவு முதலீடு செய்ய வேண்டுமென்றால் போடவில்லை, அல்லது இந்த அளவுக்குப் பிளான் லோடு பேக்டர் இம்ப்ரூவ் பண்ண வேண்டுமென்றால் பண்ணவில்லை. ஆகவே இதற்கு நாங்கள் தரமாட்டோம்" என்று சொல்லுவதற்கான புள்ளி விவரங்கள் மத்திய அரசிடம் இருக்கின்றன. எனவே, ஏதோ சில மாநிலங்கள் தவறு செய்யும் என்பதற்காக நன்றாகச் செயல்படக்கூடிய மாநிலங்களையும் தண்டனைக்கு உள்ளாக்குவது சரியில்லை என்று நான் திரும்பவும் எழுதியிருக்கிறேன். அது இந்திய அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் உள்ளது. இதில் உள்ள இன்னொரு விசேஷம் என்னவென்றால், நான் சொல்லுகிற கருத்தை, உத்தரப்பிரதேசமும் ஏற்றுக்கொள்ளுகிறது என்று

நெய்வேலி அனல் மின் நிலையம் மற்றும் கல்பாக்கம் அணு மின் 365
நிலையத்திலிருந்து உற்பத்தியாகிற மின்சாரத்தை தமிழகத்திற்கு
வழங்குவது குறித்து

1984 மார்ச் 8]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

அறிகிறேன். பல பிரதமர்களைத் தாக்கூடிய மிகப் பெரிய மாநிலமான உ.பி. இந்தக் கருத்தைச் சொல்லுகிற காரணத்தால், இந்தக் கருத்து எளிதில் புறக் கணிக்கப்படாது என்ற நம்பிக்கை எங்களுக்கு இருக்கிறது.

இருந்தாலும், இந்தக் கருத்துக்களையெல்லாம் அரசு மட்டுமல்ல, எல்லாக் கட்சிகளையும் சேர்ந்த மக்களின் பிரதிநிதிகளும் ஏற்றுக் கொள்கிறார்கள் என்ற வகையில் இங்கே தீர்மானமாக நிறைவேற்றி அனுப்ப வேண்டும் என்றுதான் நாங்கள் நினைக்கிறோம். மாண்புமிகு உறுப்பினர், மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் திரு. நல்லசிவன் அவர்கள் பேசும்போது, இதற்காக மக்களைத் திரட்ட வேண்டும் என்றார்கள். நான் சட்டமன்றப் பேரவையில்கூட குறிப்பிட்டேன். இப்படி படிப்படியாகக் காரியங்களை நாம் செய்துகொண்டே போக வேண்டும். இந்த மன்றங்கள் இருப்பதே நாம் இதையெல்லாம் பேசி, காரியங்களைப் படிப்படியாகச் செய்ய வேண்டும் என்பதற்காகத்தான். மக்களுக்கு எவ்வளவோ வேலை இருக்கிறது. எனவே அவர்களை நாம் வீதிக்கு அழைத்து வந்து போராட்டம் நடத்த வேண்டிய அவசியமில்லை. நாமே அவர்களின் சார்பாக இந்த வேலையை மேற்கொள்ளலாம் என்ற அடிப்படையில்தான் இந்தத் தீர்மானம் இங்கே கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. எனவே இந்தத் தீர்மானத்தை அவை ஏகமனதாக நிறைவேற்றித் தர வேண்டும் என்று கேட்டு, அமைகிறேன்.

“மைய அரசு அதன் மின் நிலையங்களில் உற்பத்தி செய்யப்படும் மின்சாரத்தை மாநிலங்களுக்கு பகிர்ந்து அளிப்பது சம்பந்தமாக ஒரு கொள்கையை 1978 ஆம் ஆண்டு வகுத்தது. இக்கொள்கை மின்சாரம் பற்றாக்குறை உள்ள மாநிலங்களுக்கு குறைவாகவும், உபரி மாநிலங்களுக்கு மேலும் அதிக மின்சாரம் பெறுவதற்கும் வாய்ப்பளிக்கிறது. தமிழ் நாட்டில் தொடர்ந்து இருந்துவரும் மின் பற்றாக்குறை காரணமாக மேற்படி கொள்கையை மாற்றி யமைக்கும்படி மத்திய அரசிடம் பல்முறை முறையீடு செய்தும் கூட, இக் கொள்கையை மத்திய அரசு தொடர்ந்து கடைப்பிடித்து வருவதைக் குறித்து இம்மேலவை மிகுந்த கவலை கொள்கிறது. எனவே, இக்கொள்கை முறையானது அல்ல என்று இந்த மேலவை கருதுகிறது. மைய மின் நிலையங்களிலிருந்து உற்பத்தியாகும் மின்சாரத்தை மின் பற்றாக்குறைக்கு ஏற்ப மாநிலங்களுக்கிடையே பகிர்ந்து அளிக்க ஒரு முறையான கொள்கையைப் பின்பற்றுமாறு மைய அரசைக் கேட்டுக் கொள்வதென இம்மேலவை தீர்மானிக்கிறது.

]1984 மார்ச் 8

(மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை).

2. நெய்வேலி இரண்டாவது அனல் மின் நிலையத்தைப் பொறுத்தவரையில், மைய அரசு மேற்கூறிய கொள்கையைப் பின்பற்றி வருவது பற்றியும், சென்னை அணு மின் நிலையம் பிரிவு 1-லிருந்து கிடைக்கும் மின்சாரம் முழுவதையும் தமிழ் நாட்டிற்கு வழங்குவது குறித்து, இன்னமும் எவ்வித முடிவையும் எடுக்காதது பற்றியும் இம்மேலவை கவலை தெரிவிக்கிறது. தமிழ் நாட்டில் கடந்த இருபது ஆண்டு காலமாக, மின் உற்பத்தியைக் குறித்து திட்டமிடுகையில், இவ்விரு மின்நிலையங்களின் உற்பத்தி முழுவதும் தமிழ் நாட்டிற்கே கிடைக்கும் என்ற எண்ணத்தை மைய அரசு பல்வேறு கால கட்டங்களில் ஊக்குவித்ததன் அடிப்படையில் திட்டமிட்டுள்ளது. எனவே, நெய்வேலி இரண்டாவது அனல் மின் நிலையத்திலிருந்தும், சென்னை அணு மின் நிலையத்திலிருந்தும் உற்பத்தியாகிற மின்சாரம் முழுவதையும் தமிழ் நாட்டிற்கே ஒதுக்குமாறு மைய அரசைக் கேட்டுக் கொள்வதென இம்மேலவை தீர்மானிக்கிறது.”

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, ஒருமனதாக நிறைவேற்றப் பட்டது.

3. அரசின் சட்ட முன்வடிவுகள்.

(1) தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை வடிவு எண் 10/1984).

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவரவர்களே,

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ் நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு 2 (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984) ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்” என்று முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: முன்மொழியப்பட்ட தீர்மானம்—

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ் நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984) ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்”

1984 மார்ச் 8]

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சட்ட முன்வடிவைப் பொறுத்த வரையில், தேசியமயமாக்கும் சட்ட முன்வடிவு என்று தவறான பதம் உபயோகிக்கப்படுகிறது என்று கருதுகிறேன். என்னைப் பொறுத்தவரையில், இந்தச் சட்ட முன்வடிவு போக்கு வரத்துப் பேருந்துகளை தேசியமயமாக்க வழி வகுக்காது. அதற்கு மாறாக இந்தச் சட்ட முன்வடிவு தேசியமயமாக்கும் கொள்கைக்கு, குறிக்கோளுக்கு குறுக்கே நிற்கிறது. அதோடு ஏற்கெனவே தேசியமயமாக்கப்பட்டதையும் கழற்றிவிட முயற்சிக்கிறது என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து. எனவே அரசின் சட்ட முன்வடிவின் நோக்கத்தைத் திருத்துவதற்காக நான் சில திருத்தங்களைக் கொடுத்திருக்கிறேன்.

பஸ்களை தேசியமயமாக்குவது பற்றி இறுதியாக உச்சநீதிமன்றம் அளித்திருக்கிற தீர்ப்பின் அடிப்படையில் பஸ்களை தேசியமயமாக்குவதற்கு இரண்டு வழிகளையும் அளித்திருக்கிறது. ஒரு வழி, காலாவதியாகி ரூட்டுகளை தனியார் பஸ் முதலாளிகளுக்குக் கொடுக்காமல் மாநில அரசே அதை மேற்கொள்வது. இவ்வாறு மாநில அரசால் மேற்கொள்ளப்படும் புதிய ரூட்டுகளைப்பற்றி கோர்ட்டில் வழக்கு தொடுத்து தடைப்படுத்துவதன் மூலமாக மாநில அரசுக்குக் கிடைக்க ஒட்டாமல் தடுக்கும் வழி இருப்பதால், முதல் வழி அவ்வளவு நல்லதல்ல என்பதால், முழுமையான தேசியமயமாக்கும் கொள்கை என்ற இரண்டாவது கொள்கையையும் குறிப்பிட்டிருக்கிறது. இந்த இரண்டு வழிகளில் தமிழ்நாடு அரசும், அதற்கு முன்னால் கர்நாடக அரசும் பஸ்களை முழுமையாக தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை மேற்கொண்டன. தூதிருஷ்டவசமாக கர்நாடகாவிலே அந்த மாதிரி காரியங்கள் நடைபெறாமல் போய்விட்டன. இப்போது தமிழ்நாட்டில் சட்டம் வந்திருக்கிறது என்று கூறி சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்குச் செல்ல ஆரம்பிக்கிறார்கள். 1973 ஆம் ஆண்டு அவசரச் சட்டத்தில் முழு தேசியமயமாக்குதலுக்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்தது. 1973 ஆம் ஆண்டு சனவரி மாதத்தில் நீலகிரி மாவட்டத்தில் மட்டும் அதை உடனே மேற்கொண்டார்கள். மற்ற மாவட்டங்களில் ஐந்து வருட காலத்திலே பஸ்களை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று அந்தச் சட்டம் இயற்றி, அமுலுக்குக் கொண்டு வந்தார்கள். உயர்நீதிமன்றம் இந்த அவசரச் சட்டத்தை மீறி 'ஸ்டே' கொடுத்து, அதை அமுல் நடத்த முடியாமல் தடை விதித்தார்கள். பிறகு உச்ச நீதிமன்றத்திற்குப் போய் இப்போது பத்து வருஷத்திற்குப் பிறகு தீர்ப்பு வெளியாகியிருக்கிறது. இப்போதுள்ள தீர்ப்பின்

368 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

[1984 மார்ச் 8]

படி, 1973 ஆம் ஆண்டில் நிறைவேற்றப்பட்ட தேசியமயமாக்கும் சட்டத்தை அமுல் நடத்தக்கூடிய அளவிற்குத் தடைகள் நீங்கிவிட்டன. ஆகவே மாநில அரசு இப்போது பேருந்துப் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கலாம். இதுதான் இப்போதுள்ள சட்ட நிலைமை. ஆனால் மாநில அரசு பஸ்களை, ஸ்டாட்களை மேற்கொள்ளத் தயாராக இல்லை என்பது எங்களுடைய கட்சியின் அபிப்பிராயம். மேற்கொண்டு அந்த பஸ்களையும், அதையொட்டியுள்ள ஓர்ஷாப்பு களையும் அரசு மேற்கொள்ளத் தயாராக இல்லை என்பதை அரசு வெளிப்படையாகச் சொல்ல மறுக்கிறது. இந்த அரசு தேசியமயமாக்குவதை விரும்பவில்லை, “அது எங்கள் கொள்கை அல்ல” என்று வெளிப்படையாகச் சொல்ல மறுக்கிறார்கள். இந்த அரசு கொண்டு வந்துள்ள சட்டத்திலே தேசியமயமாக்காமல் இருப்பதற்குரிய ஷரத்துக்கள் இருக்கின்றன. ஏற்கெனவே தேசியமயமாக்குவதற்காக இருந்த ஷரத்துக்களை நீக்கிவிட்டு இப்போது தேசியமயமாக்காமல் இருப்பதற்கான ஷரத்துக்களைச் சேர்த்திருக்கிறார்கள். தேசியமயமாக்குவதை மேற்கொண்டு தொடர்ந்து நடத்த இவர்களுக்கு விருப்பமில்லை என்பதுதான் உண்மையான நிலை. இதைப் பச்சையாகச் சொல்லாமல், “தேசியமயமாக்க விரும்புகிறோம், ஆனால் விரும்புகிற காலம் வரை விட்டு வைத்திருக்கிறோம்” என்று சொல்லுகிறார்கள். உச்சநீதிமன்றம் கூறியுள்ள மாற்றங்களைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு, தேசியமயமாக்காமல் இருப்பதற்காக இந்த அரசு திருத்தங்களைக் கொண்டு வந்திருக்கிறது என்பது எங்கள் கட்சியினுடைய சார்பில் நாங்கள் சொல்லக்கூடிய குற்றச்சாட்டாகும்.

1973 ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்திலே ஐந்து வருஷத்திற்குள் புராலையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று காலக்கெடு கொடுத்தார்கள். இப்போது அந்த ஐந்து வருஷ காலக் கெடு தேவையில்லை, மாநில அரசு எப்போது விரும்புகிறதோ அப்போதுதான் அமுலுக்கு வரும் என்று சொல்லுகிறார்கள் என்றால், அதற்கு என்ன அர்த்தம்? இந்தக் கட்சி எத்தனை ஆண்டுகள் ஆட்சியில் இருந்தாலும், அவர்கள் தேசியமயமாக்குவதற்கு ‘நோட்டிபை’ பண்ணாமல் இருக்கலாம். அப்படி ‘நோட்டிபை’ செய்யவேண்டியது கட்டாயம் என்பது அந்தச் சட்டத்திலே இருந்தது, இந்தச் சட்ட முன்வடிவிலே அப்படி இல்லை. ஐந்தாண்டுக்குள் எடுக்க வேண்டுமென்றால் அந்தக் காலத்திற்குள் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்ற கட்டாயம் இருந்தது. இந்தச் சட்ட முன்வடிவில் ஐந்தாண்டு என்பதை நீக்கிவிட்டதால், இந்தக் கட்சி எத்தனை ஆண்டுகள் இந்த ஆட்சியில் இருந்தாலும், இவர்கள் சட்டத்தை மீறினார்கள் என்று சொல்ல முடியாது. என்றைக்கு நினைக்கிறார்களோ அன்றைக்கு ‘நோட்டிபை’ பண்ண அதிகாரம் இருக்கிறது. பிரையாரிட்டி பேசுசில் ‘நோட்டிபை’ பண்ணி

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் 369
 பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு
 (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

1984 மார்ச் 8] [திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

தேசியமயமாக்காமல் போகலாம். தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கட்டாய மில்லை. சர்க்கார் அறிவிக்கிறபோது செய்யலாம் என்ற அளவிற்கு இதைத் தளர்த்தி விட்டிருக்கிறார்கள்.

1973 ஆம் ஆண்டு தேசியமயமாக்கப்பட்டபோது, பெரிய பஸ் கம்பெனிகள் உருவாகாமல் இருப்பதற்காக ஐந்த ஐந்து பஸ்கள் கொண்ட சிறு கம்பெனிகளாக உருவாக்கிடும் அளவுக்கு செய்து Monopoly ஏற்படாமல் இருக்க ஆவன செய்திருக்கிறோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். இதுவும் சரியல்ல. ஏனென்றால் எங்களுக்குத் தெரிந்த அளவில் பொதுத் துறையிலும், தனியார் துறையில் பஸ்கள் எண்ணிக்கை சம நிலையில் இருப்பதாக அறிகிறோம். 5,500 அல்லது 6,000 பஸ்கள் சம நிலையில் இருப்பதாகக் கேள்விப்படுகிறோம். பழைய சட்டத்தின்படி ஐந்து வருஷம் என்று போட்டிருந்தால் இந்த ஆண்டிலிருந்து அமுலுக்கு வந்து பஸ்களை எடுக்க வேண்டிய வரும். அப்படி எடுக்க முடியாமல் 5,500 பஸ்களும் ஐந்தைந்து பஸ்களாக ஏற்கெனவே பிரித்து வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பிரையாரிட்டி பற்றி பேசுகிறார்கள். பிரையாரிட்டிக்கு முக்கியத்துவம்- கொடுக்க வேண்டுமென்றால் அதற்குரிய பணம் இல்லையென்று அரசினர் சொல்லுகிறார்கள்.

(முற்பகல் 10-20)

அந்த 5 பஸ்களுக்குக் குறைவான பஸ்களை எல்லாம் விட்டுவிட்டு பாக்கி பஸ்களைத் தான் எடுப்பது என்று இருக்குமானால், ஏற்கெனவே இந்த பினாமி டிரான்சாக்க்சன்களில் எல்லா பஸ்களையும், அதாவது 5 ஆயிரம் பஸ்களையும் கூட அநேகமாக ஐந்தைந்து பஸ்களுக்குக் குறைவாகப் பிரித்து பினாமி கம்பெனிகளாகப் போட்டுவிட்டார்கள். ஆகலால் எங்கிருந்து பஸ்களை எடுக்க முடியும்? 1984 ஜனவரி மாதத்துக்குப் பிறகு ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் இருக்கக்கூடிய கம்பெனிகளையும் நேஷனலைசேசனுக்கு 'அட்ராக்ட்' பண்ண வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். அப்படி என்றால் என்ன அர்த்தம்? இந்தப் பினாமி கம்பெனிகள் உருவாவதற்குப் போதிய அவகாசம் கொடுத்தாகி விட்டது என்று அர்த்தம். இதைப்பற்றிய பேச்சு ரொம்பக் காலமாக அடிபட்டுக்கொண்டிருக்கும்போதே முதலாளிகள் எல்லாம் உஷாராகி விட்டார்கள். ஏற்கெனவே 1971 அக்டோபர் மாதம் தீர்ப்பு வந்த பிறகு, ஒரு 4, 5 மாதம் ஆகிவிட்டது. 5, 5 பஸ்களாக ஆக்க விரும்பியவர்கள் அப்படி பஸ்களை எல்லாம் பிரித்து வைத்துவிட்டார்கள். சர்க்கார் விரும்பினாலும் எடுக்கக்கூடிய நிலைமையிலே 5 பஸ்களுக்கு மேல் இல்லை. ஒரு பஸ் கம்பெனி முதலாளி 60 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருந்தாலும் கூட 5, 5 பஸ்களுக்குக் கீழே, குடும்

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

[1984 மார்ச் 8]

பத்தில் இருக்கிற சின்ன குழந்தைகளுக்குக் கூட எழுதி வைத்து, ஏற்கெனவே இந்தமாதிரி கிளின் பண்ணிவைத்து விட்டார் என்றால் சட்டத்தை 'அட்ராக்ட்' பண்ண முடியாது என்று ஒத்துக்கொண்டார்கள். என்னிடம் வந்து ஒரு மண்பர் சொன்னார். "என்னுடைய 9 பஸ்களை என்னுடைய 3 மகர்களுக்கும், மனைவிக்கும் பிரித்து வைத்திருக்கிறேன். அப்போது தான் தப்ப முடியும்" என்று அவரே சொன்னார். ஆகவே ஏற்கெனவே பினாமி பஸ்களாகப் பிரித்து வைக்கும் ஏற்பாட்டை அவர் செய்துவிட்டார். இப்போது 1958விருந்து 1961 ஆம் ஆண்டு வரையிலும் தமிழ்நாட்டிலே நிலச் சீர்திருத்தச் சட்டம் வரப் போகிறது, வரப் போகிறது என்று காங்கிரஸ் கட்சி கூறிக் கூறி, மேற்கு வங்காளத்தில் உஷார்படுத்தி விட்டு 1958க்கும் 1965க்கும் இடையிலே ஏராளமான நிலங்களை பினாமியாக எழுதி வைத்து உச்சவரம்புச் சட்டம் வர விடாமல் செய்து விட்டார்கள் என்று கூறி, மாண்புமிகு ரெவின்யூ அமைச்சர் அவர்கள் இங்கு ஒரு சட்ட முன்வடிவு கொண்டு வந்தார்கள். 1958-60-க்கும் இடையிலே எழுதி வைக்கப்பட்டது எல்லாம் பினாமி, அவையெல்லாம் ஒரு நபருக்கு உள்ளதாகக் கருதப்பட்டு, உபரி நிலம் எடுக்கப்பட வேண்டும் என்பதற்கான முறையிலே, அந்த பினாமி டிரான்சாக்சன்கள் பூராவையும் ரத்து பண்ணவேண்டுமென்ற முறையிலே மசோதா கொண்டு வந்து, மசோதா இரண்டு அவைகளிலே நிறைவேறி, மத்திய அரசிலே சில காரணங்கள் சொல்லி அதைத் திருப்பி அனுப்பினார்கள். இப்போது இந்த அரசே அந்த மாதிரி ஏற்பாடு பண்ணுகிறது. நிலச்சுவான்தாரர்களுக்கு காங்கிரஸ் கட்சிக் காரர்கள் செய்தார்கள். அவர்கள் பினாமி டிரான்சாக்சன்கள் மூலம் நிலத்தைப் பிரித்து வைத்ததுபோல, இன்றைக்கு நம்முடைய மாநிலத்திலே அதேபோன்ற பினாமி டிரான்சாக்சன்களுக்கு ஏற்பாடு பண்ணி, 5 பஸ்களை நிரந்தரமாக வைத்துக் கொள்ளலாம்; இந்த நிலையிலே சட்டம் இருந்தால் கூட வைத்துக்கொள்ளலாம். இதில் அதுதான் சிறப்பு. அதாவது 5 பஸ்களை வைத்திருந்தால் நேஷனலைசேஷன் எல்லாம் பண்ண வேண்டிய தில்லை. ஒரு தொழிலை 'நேஷனலைசேஷன்' பண்ண வேண்டுமென்று வருகிறபோது 5 பஸ்களுக்குக் குறைவாக வைத்துக்கொள்ளலாம் என்றால் அதற்கு நேஷனலைசேஷன் என்று என்ன பெயர்? அது take-over. எதை விரும்புகிறார்களே, அதை எடுப்பது take-over அதற்கு 'நேஷனலைசேஷன்' என்ற ஒரு முற்போக்கான பதத்தை எப்படி பயன்படுத்திச் செயலாக்க முடியும்? ஒரு தொழிலையே நேஷனலைசேஷன் செய்கிறோம். அந்தத் தொழிலே நீங்கள் 5, 6 பஸ்களுக்குக் கிழேயுள்ளவைகளை எல்லாம் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று அறிவித்த பிறகு நேஷனலைசேஷன் என்ற பெயர் வைத்துக் கொண்டிருப்பது ஒரு மிஸ்-நோமர் இல்லையா? ஆகவே 5 பஸ்களுக்குக் கீழே உள்ளவர்கள் நிரந்தரமாக வைத்துக் கொள்ளலாம்

1984 மார்ச் 8] [திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

என்பதுதான் உங்களுடைய 'அன்டர்ஸ்டேடிங்'. அப்புறம் இன்னொரு பிரச்சினை என்னவென்றால் இப்படி இருக்கிற பஸ்களை பினாமி யாகப் பிரித்துக் கொள்ள அனுமதிப்பதோடு மட்டுமல்லாது, இப்போது ஒரு 5 ஆயிரம் பஸ்கள் தனியார் துறையில் இருக்கின்றன. இது அப்படியே நிற்குமா? நம்முடைய மாநில அரசு மக்களின் தேவையைக் கருதி மேலும் மேலும் புதிய பஸ் விடுகிறபோது, அது 6,000, 7,000, 8,000 பஸ்களானால் தமிழ்நாட்டிலுள்ள மொத்த பஸ்களில் பப்ளிக் செக்டார் பஸ்களின் எண்ணிக்கை டாமினேட் பண்ணக்கூடிய வாய்ப்பு உண்டு. தனியார் பஸ்கள் இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய எண்ணிக்கையோடு நிற்குமானால் இன்றைக்கு மாநில அரசு மேலும் மேலும் பஸ்களை விடுகிறபோது இன்றைக்கு இருக்கிறது 5 ஆயிரம், 6 ஆயிரம், 7 ஆயிரம், 8 ஆயிரம், ஆனால், ஒட்டுமொத்தமாக இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் துறையில் பப்ளிக் செக்டார் டாமினேட் பண்ணக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட சாத்தியக்கூறு உண்டு. ஆனால் அதற்கு வழி இருக்கிறதா; இல்லையே. நீங்கள் தனியார் பஸ்கள் எண்ணிக்கையை மேலும் அதிகரிப்பதற்கான வழியையும் திறந்து விட்டிருக்கிறீர்களே. அது என்னவென்றால், 5, 6 பஸ்களாக புது கம்பெனிகள் இன்னும் எத்தனை வேண்டுமானாலும் துவங்குவதற்கும் அரசாங்கம் அனுமதி கொடுப்பதற்குமான ஏற்பாடும் இந்த பில்லிலே இருக்கிறது. அது மட்டுமல்ல, ஏற்கெனவே பழைய ரூட் புதுப்பிக்கப்படுவதற்கான ஏற்பாடும் இந்த பில்லிலே இருக்கிறது. எனவே பப்ளிக் செக்டார் பஸ்களின் எண்ணிக்கை சம அளவில் இருப்பது போய், அது டாமினேட் பண்ணக்கூடிய நிலைமைக்கு வர வேண்டிய விருப்பம் இருப்பது போய், பிரைவேட் செக்டார் பஸ்கள் டாமினேட் பண்ணக்கூடிய நிலைக்கு நீங்கள் வழி வகுத்து விடுகிறீர்கள், தேசியமயமாக்குகிறோம் என்ற பெயரால். அப்படி இருக்கிற சூழ்நிலையிலே நீங்கள் தேசியமயமாக்குகிறோம் என்று எப்படிச் சொல்ல முடியும்? தேசியமயமாக்குகிற நிலையில் நம்முடைய பப்ளிக் செக்டார் பஸ்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாகப் போவதைக் கூட அரசு சட்டத்தின் மூலமாக —பிரைவேட் செக்டாரை கம்பேர் பண்ணுகிறபோது— அதைக் குறைந்த எண்ணிக்கையில் ஆக்கக்கூடிய அளவுக்கு செய்கிறது என்பதை அரசு யோசித்துச் பார்க்க வேண்டும். இன்னொரு முக்கியமான விஷயம் என்னவென்றால், ஏற்கெனவே கன்னியாகுமரி ஜில்லா, சென்னை மாவட்டம்—இந்த இரண்டு மாவட்டத்திலும், அதை பண்ணி, இருக்கிற பஸ்கள் முழுவதும் எடுக்கப்பட்டு, அதேகமாக இப்போது ஸ்டேட் பஸ்கள்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. பிரைவேட் பஸ் ஒன்றும் இல்லை. ஆனால் இப்போது நீங்கள் என்ன பண்ணுகிறீர்கள்? இந்த அரசுக்கு முந்தைய அரசு எடுத்த முயற்சியின்

372 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

[1984 மார்ச் 8]

காரணமாக நிலகிரியைப் பொறுத்தவரையில் அரசு ஏ1கெனவே அறிவித்து, பூரா பஸ்களையும் எடுத்து விட்டார்கள். அதற்குப் பிறகு, கன்னியாகுமரி, சென்னை மாவட்டங்களில் அரசு பூராவும் நேஷனலைஸ் பண்ணி விட்டது. இப்படி நேஷனலைஸ் பண்ணிய அந்த 2 ஜில்லாக்களையும் இப்போது திறந்து விடுகிறார்கள். அங்கேயும் புதிதாக 5, 5 பஸ்களாக திரும்ப ரிஜிஸ்டர் பண்ணிக் கொள்ளலாம். அரசே 2 ஜில்லாக்களிலே கம்பளிட்டாக நேஷனலைஸ் பண்ணி விட்டு அதே ஏரியாவை மீண்டும் திறந்து விடுகிறது. நிலகிரியைப் பொறுத்த மட்டும் தொடர்ந்து அப்படியே வைத்திருக்கிறார்கள். எனக்கு என்ன சந்தேகம் என்றால், நிலகிரியில் பிரைவேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டு ஆப்பரேட்டர்கள் வரமாட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன். ஏனென்று சொன்னால், 'வேர் அண்ட் டேர்' அதிகமாகிறது ஆகவே அவர்கள் அங்கே வரமாட்டார்கள். அவர்கள் அந்த ரூட்டைக் கேட்கமாட்டார்கள். கேட்டிருக்கவும் மாட்டார்கள். அதை மட்டும் திறந்து விடவில்லை. ஆனால் சென்னை, கன்னியாகுமரி ரூட்டை திறந்து விட்டிருக்கிறார்கள். நஷ்டம் ஏற்படுகிறபோது பப்ளிக் செக்டார், லாபம் ஏற்படுகின்றபோது பிரைவேட் செக்டார். 'வேர் அண்ட் டேர்' அதிகமாக இருக்கிறது. ஆகவே நஷ்டம் இருப்பதால், அதை நாம் சுமக்க வேண்டும். இதெல்லாம் நம் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியாததல்ல. அது பூராவும் மாநில அரசின் பொறுப்பிலே இருக்கிறது. 'வேர் அண்ட் டேர்' இருக்கின்றது. நஷ்டம் இருக்கும் ரூட்டை நாம் எடுத்துக் கொள்கிறோம். தமிழகத்தில் நேஷனலைஸ் பண்ணிவிட்ட சென்னை-கன்னியாகுமரியைப் பொறுத்த மட்டில் தனியாருக்கு வழி திறந்து விட்டிருக்கிறார்கள். அதாவது அரசு biased in favour of private operators என்ற மாதிரி செய்திருக்கின்றது. அரசு 'இல்லை' என்று எவ்வளவு சாதித்தாலும், எவ்வளவு பிரதானமாகச் சொன்னாலும், நடைமுறையில் இருக்கின்றதா என்று பார்க்கும் போது, இந்த 3 இடங்களை விட்டு பாக்கி இருக்கின்ற இடங்களிலே ஏன் கொண்டு வரக்கூடாது? அதுவும் இல்லை. அவர்களே சிரமப்பட்டு, இந்த அரசே சிரமப்பட்டு, இரண்டு மாவட்டங்களில் தனியார் துறைக்கு திறந்து விட்டிருக்கின்றார்கள். அதற்கு என்ன காரணம் என்பது எனக்குத் தெரியவில்லை. அதிலே என்ன நஷ்டமா? 'வேர் அண்ட் டேர்' அதிகமாக ஆகிற நிலகிரியிலும் ஓட்ட வேண்டும் என்று அவர்களைக் கட்டாயப்படுத்தவில்லை. அவர்களுக்கு பஸ் ரூட் வேண்டுமானால், 'கோயம்புத்தூர் வேண்டும், என்றால், நிலகிரியிலே ஓட்ட வேண்டும்' என்று சொல்ல வேண்டாமா? அப்படி 'புரோவிஷன்' போட்டிருக்கின்றார்களா? அப்படிப் போடவில்லை. நாமே சுமந்து கொள்வது என்றுதான் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் அதிகமாக நஷ்டம்

1984 மார்ச் 8]

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

இல்லாமல் லாபம் இருக்கின்ற சமவெளியான ரூட்டுக்குத்தான் போகின்றார்கள். அவர்களுக்குக் கன்னியாகுமரியைத் திறந்து விட்டிருக்கிறோம்.

It is in favour of private operators

என்ற நிலையில்தான் இருக்கின்றது. இது நாம் 'நேஷனலைஸ்' பண்ணும் கொள்கையல்ல. இருக்கும் நேஷனலைசேஷனை படிப்படியாக தனியாருக்கு விடுகின்ற அளவுக்குத்தான் இருக்கிறது. அதுதான் கொள்கையாக இருக்கிறது. அதையும் நீங்கள் பகிரங்கமாக அறிவியுங்கள் என்றுதான் நான் சொல்கிறேன். அதுதான் சரி என்று நான் நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் பேசும்போது, 'தலைவர் அவர்கள் மூலமாக' என்று சொல்லிவிட்டு, அமைச்சரிடம் விஷயங்களைப் பேச வேண்டும். 'நீங்கள், நீங்கள்' என்று சொன்னால், அதெல்லாம் தலைவர் அவர்கள் செய்வதாக அர்த்தம்.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, தங்களுக்குச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். ஒவ்வொரு தடவையும், 'உங்கள் மூலமாக', 'உங்கள் மூலமாக' என்று சொல்லும்போது நேரம் அதிகமாகிவிடுமே என்று எண்ணி அப்படி நோடியாகப் பேசுகிறேன். அதை உங்கள் மூலமாகப் பேசியதாக எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : நோடியாக 'அட்ரஸ்' பண்ணுவது போல இருக்கக்கூடாது.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : நான் 'அட்ரஸ்' பண்ணும்போது உங்கள் மூலமாக 'அட்ரஸ்' பண்ணுவதுபோலத்தான் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : 'நீங்கள், நீங்கள்' என்று உறுப்பினர் அவர்கள் நோடியாகப் பேசுவது அவ்வளவு சரியல்ல என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : நான் அரசையே 'அட்ரஸ்' பண்ணுகிறேன். அரசுக்கே பகிரங்கமாக நேஷனலைஸ் பண்ணுகின்ற கொள்கையில் நம்பிக்கை இல்லை. அது முடியாது சாத்தியம் இல்லை, பிரையாரிட்டி கொடுக்க முடியாது என்று பகிரங்கமாக அரசு அறிவிக்கட்டும் என்றுதான் சொல்கிறேன். அதாவது சட்டத்தின் மூலமாக 'நேஷனலைஸ்' பண்ணுவதை முடிவுக்குக் கொண்டு வருவதை, 'இல்லை' என்ற அளவில் பகிரங்கமாகச் சொல்லலாம். 'ரிசோர்சஸ்' இல்லாத காரணத்தினால் நாங்கள் 'நேஷனலைஸ்'

374 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

[1984 மார்ச் 8]

பண்ணவில்லை இனிமேல் பண்ண மாட்டோம். இந்த பில்லுக்கு அந்தப் பெயரை வைக்கமாட்டோம். அவர்களும் தப்பாகச் சொல்லிவிட்டதாக தெரியமாக அறிவித்து விடலாம். 'நேஷனலைசேஷன்' என்பதற்கு ஜனங்களித்திலே ஆதரவு இருப்பதால், இந்த அரசு அப்படிச் சொல்லத் தயங்குகின்றது. இதை அரசில் தங்கள் வாயாலே ஒத்துக்கொள்ளத் தயங்குகின்றார்கள். மொத்தத்தில் இப்போது 'நேஷனலைசேஷன்' பண்ணாமல் இருப்பதற்கான ஏற்பாடு யூராவும் பண்ணிக் கொண்டிருக்கின்றார்கள். அவர்கள் சொல்லும்போது, நேஷனலைசேஷனில் நம்பிக்கை இருக்கிறது என்று தொனிக்கிறது. ஆனால் இந்த ஆட்சி இத்தனை வருடம் இருந்தாலும்கூட செய்யவில்லை. சட்டராயத்தைத் தளர்த்தி விட்டார்கள். சட்டத்தைத் திருத்தி விட்டார்கள். அதற்குப் பிறகு நேஷனலைசேஷன் என்று சொல்வதிலே என்ன அர்த்தம் இருக்கிறது? இரண்டு கொள்கைகளையும் சொல்கின்றார்கள். ஒன்று ஜனங்களிடத்திலே 'நேஷனலைசேஷன்' என்று சொல்கின்றார்கள். முதலாளிகளைப் பார்த்து, "நீங்கள் ஐந்த ஐந்து பஸ்கள் என்று எத்தனை பஸ்கள் வேண்டுமானாலும் கேளுங்கள், அனுமதி தருகிறோம்" என்றுதான் இப்போது சொல்கின்றார்கள். ஐந்து, ஐந்து பஸ்கள் என்று பண்ணிக் கொள்ளுங்கள். மொத்தமாகப் பண்ணிக் கொள்ளாதீர்கள்" என்று சொல்கின்றார்கள். ஐந்து, ஐந்தாகப் பண்ணிக் கொள்ளுங்கள். அப்படி ஆயிரக்கணக்கான பஸ்களாக இருந்தாலும், இந்த அரசு அனுமதி தரும் என்று அவர்களுக்கு ஒரு உத்தரவாதத்தைத் தான் கொடுத்திருக்கின்றார்கள். ஆனால் ஜனங்களிடத்திலே "நாங்கள் நேஷனலைசேஷனை விட்டு விடவில்லை" என்று சொல்கின்றார்கள். "எங்களுக்கு அந்தக் கொள்கையில் நம்பிக்கை இருக்கிறது. அந்த அண்ணாவினுடைய கொள்கையில் நம்பிக்கை இருக்கிறது" என்று சொல்கிறார்கள். இப்படி இரண்டு முகமாக இருப்பதற்குக் காரணம் வரப்போகின்ற தேர்தல்தான் என்று கருதுகிறேன்.

(முற்பகல் 10-30)

சுப்ரீம் கோர்ட்டு தீர்ப்பு கொடுத்திருக்கிறது. அது 1984 அக்டோபரில் வந்திருந்தால் இந்த அரசுக்குச் சங்கடம் இல்லை. ஆனால் 1983 அக்டோபரிலே வந்துவிட்டது. நேஷனலைசேஷன் என்று கூறி வந்திருக்கிறார்கள். அரசு, "நேஷனலைசேஷன் கொள்கை உண்டு" என்று சொல்லியிருக்கிறது. ஆனால் உண்மையில் அந்தக் கொள்கை இல்லை.

1984 மார்ச் 8]

[திரு. அ. நல்லசிவன்]

நீலகிரி மாவட்டத்தில் தனியார் துறை பேருந்து விடமாட்டேன் என்கிறார்கள். ஆனால் ஜனங்கள் வற்புறுத்துகிறார்கள். அந்த இடங்களில் மட்டும் தான் பேருந்து ஓட்டுவோம் என்று அரசு செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. இவ்வாறு சில இடங்களில் மட்டும் தான் அவர்கள் பஸ் ஓட்டுவோம் என்று சொல்லும் போது, இச்சட்டம் உபயோகமாக இருக்கும் அல்லவா? ஒரு பக்கம் நேஷனலை சேஷன் என்று சொல்லிக்கொண்டே, இன்னொரு பக்கம் நேஷனலைசேஷன் வருவதற்கு முயற்சி எதுவும் எடுக்காமல் இருக்கிறார்கள்.

தனியார் துறை பஸ் விடத் தயாராக இல்லாத இடங்களில், பொதுமக்கள் பஸ் விட வேண்டுமென்று நிர்ப்பந்திக்கும்போது, பஸ் விடும் கொள்கையை அங்கே அரசு அனுஷ்டிக்கும்போது, இதைவிட பெட்டர் சட்ட முன்வடிவு எங்கே கிடைக்க முடியும்? அதற்கு மாறாக ஒரு ஷரத்தைப் போட்டுக்கொண்டு நேஷனலைசேஷன் கொள்கையை எப்படி செயற்படுத்த முடியும்?

*மாண்புமிகு திரு. யா. சை. மு. யூசப்: சோஷலிச இயக்கத்தின் தந்தை என்று சொல்லப்படும் லெனின் அவர்கள், ரஷ்ய நாட்டில் அரசை அமைத்த பிறகு, அந்த நாட்டை மின்மயமாக்குகின்ற சூழ்நிலை உருவாகின்ற நேரத்தில் அதை மின் மயமாக்குகின்ற சூழ்நிலை வந்தபோது, ஏகாதிபத்திய நாடு என்று சொல்லக்கூடிய அமெரிக்க நாட்டு வர்த்தகர்களிடம் அந்த மின்மயமாக்குகின்ற திட்டத்தை ஒப்படைத்தார் என்பது மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா? அவ்வாறு செய்தது அவருடைய கொள்கைக்கு மாறுபட்டதாயிற்றே, அதைப்பற்றி உறுப்பினர் அவர்கள் விளக்க முடியுமா என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஆ. நல்லசிவன்: இதைப்பற்றி விளக்கலாம். நீங்கள் மணியடித்து விடுவீர்கள். எனவே அந்தப் பிரச்சினைக்குள் மாட்டிக் கொள்ள விரும்பவில்லை. ஒரேயொரு விஷயத்தை மட்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

1917-ல் புரட்சி ஏற்பட்ட பிறகு, ஐந்து வருடம் உள்நாட்டு யுத்தத்தில் சண்டை போட்டார்கள். உடனே சோவியத் நாட்டில் முன்னேற்றத் திட்டங்களை அமுல்படுத்துவதற்குப் போக முடியவில்லை. 14 ஏகாதிபத்திய நாடுகள், புதிய சோஷலிச குடியரசைக் கழுத்தை நெறிப்பதற்கான முயற்சி செய்து கொண்டிருந்தார்கள். அதை முறியடிக்க வேண்டியிருந்தது. உள்நாட்டில் வெண்காலர் படையை எதிர்த்து முறியடிக்க வேண்டியிருந்தது. பின்னாலே இதுகுறித்து லெனின் சொன்னார்: நாம் அமைக்கவிரும்பும் கம்யூனிசம் என்பது சோவியத்து சோஷலிச முறையும், அமெரிக்கத் திறமையும் சேர்ந்தது தான் என்று.

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

[1984 மார்ச் 8]

மேற்கு வங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில், அங்குள்ள அரசு பேருந்து தேசிய மயத்தைப் பொறுத்தவரை, 'டோட்டல் நேஷனலைசேஷன்' என்ற சட்டத்தை நிறைவேற்றி, ஒரு மாவட்டத்திலே அமுல்படுத்தியபோது, அதற்கெதிராக உயர் நீதிமன்றத்தில் தடை வாங்கி, பின் உச்ச நீதிமன்றத்தில் பிரச்சினை இருந்து, அதற்குப் பிறகு உச்ச நீதிமன்றத் தீர்ப்பு வந்த பிறகு, "நாங்கள் பண்ண மாட்டோம். நாங்கள் போட்ட தீர்மானத்தை நாங்களே இப்போது நிறைவேற்ற மாட்டோம்" என்று சொல்லவில்லை. இன்றைக்கு அந்தப் பக்கத் திலிருக்கக்கூடிய நாவலர் போன்றவர்களோ, முதலமைச்சர் போன்றவர்களோ தேசியமயமாக்கப்பட்டபோது, அன்றைக்கு அதை எதிர்க்கவில்லை. ஆதரித்தார்கள். நாவலர் அவர்கள் அப்போது அந்தக் கட்சியிலேயே இருந்தவர்கள். 'டோட்டல் நேஷனலைசேஷன்' என்று அப்போது நிறைவேற்றினார்கள். அதுமட்டுமல்ல, அதற்குப் பிறகு உச்சநீதிமன்றத் தீர்ப்பு வருகிற வரையிலும், இதைக் கிளப்பவில்லை. மேற்கு வங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில், பேருந்துகள் தேசியமயம் என்ற பிரச்சினையைத் தேர்தலில் அவர்கள் அறிவிக்கவில்லை. அதற்கு மாறாக ஏசுபோகத் தொழிலாக (மனோபாஸி இன்டஸ்ட்ரிஸ்) இருப்பவைகளை தேசியமயமாக்குவோம் என்று அறிவித்தார்கள். அங்கு 5, 6 ஏகபோக குடும்பங்களின் கையிலே இருக்கக்கூடிய 60 சண்ட் ஆலைகளைத் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று 2½ லட்சம் தொழிலாளர்கள் நடத்துகிற போராட்டத்திற்கு மேற்கு வங்க சர்க்காரோ ஆதரவு அளிக்கிறது. ஆகவே மேற்கு வங்க அரசை சம்பந்தா சம்பந்தம் இல்லாமல் உதாரணம் காட்டிப் பேச வேண்டிய அவசியம் இல்லை.

ஆனால், இந்த முழு தேசியமயம் என்ற கொள்கையைப் பொறுத்தவரையில் முன்பு ஒப்புக்கொண்டுள்ள அமைச்சர்களே, முன்பு ஆதரவு அளித்தவர்களே அந்தக் கமிட்டிமெண்ட்டிலிருந்து எப்படி பின் வாங்குகிறார்கள் என்றுதான் கேட்கிறேன். இந்த அரசின் நிலையில் மாற்றம் வரக் காரணம் என்னவென்று தான் நான் கேட்க விரும்புகிறேன். இப்போது பிரைவேட் செக்டாரிலே 5 பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ளலாமென்று சொல்லுகிறார்கள். ரிசோர்சஸ் பற்றிக் கேட்கிறார்கள். என்னுடைய திருத்தத்திலே அதற்காகத்தான் 5 வருடங்கள் என்றிருந்ததை 10 வருடங்கள் என்று போட்டிருக்கிறேன். இதை 10 வருடங்கள் 'பேஸ்' பண்ணலாம். முன்பு மூன்று மாவட்டங்களிலே கை வைத்தார்கள். 2 மாவட்டங்களில் 'நேஷனலைஸ்' பண்ணியாகி விட்டது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும், சென்னை மாவட்டத்திலும் ஏற்கெனவே நேஷனலைஸ் பண்ணியாகிவிட்டது. பாக்கி உள்ள மாவட்டங்களில் பஸ்களைக் கையகப்

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் 377
 பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு
 (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. அ. நல்லசிவன்]

படுத்துவதை 10 ஆண்டுகளுக்குப் 'பேஸ்' பண்ணுங்கள் என்று சொல்லுவதற்குக் காரணம், இப்போது அரசிடம் போதிய ரிசோர்சஸ் இல்லை என்பதுதான். பஸ்களை நேஷனலைஸ் பண்ணுவதற்காக அரசுக்குத் தேவையான பணம் குறையும் என்பதால் 10 வருடங்கள் என்று போட்டிருக்கிறோம். மேலும் பஸ்கம்பெனி உரிமையாளர்களும் படிப்படியாக வேறு தொழில்களுக்குப் போக அவகாசம் கிடைக்கும். அதனால்தான் 10 வருடங்கள் என்று போட்டிருக்கிறோம். அடுத்து, முதலில் நிளமான சூட்டுகளை 'நேஷனலைஸ்' பண்ணுங்கள். இல்லாவிட்டால், ஜில்லாவுக்கும் ஜில்லாவுக்கும் பிரச்சினை வரும். மேலும் அவர்கள் 'எக்கனாமிக்கலி ஸ்ட்ராங்கர் கன்ஸ்யூமர்ஸ்' என்பதால், அதைச் சொல்கிறேன். மாநிலங்களுக்கு அதிக அதிகாரம் வேண்டுமென்று சண்டை போடும் நாம், 10 ஆண்டுகளில் பஸ்களை தேசியமயமாக்குவோமென்று நம்பிக்கையில்லையா? 10 வருடங்கள் என்பதைக்கூட ஏற்க மாட்டேன் என்று சொல்லுகிறார்கள். 10 வருடங்களில் அதற்குத் தேவையான பணம் கிடைக்காதென்று நினைக்கிறீர்களா? 10 வருடத்திற்குள்ளே கையகப்படுத்துவோமென்றுகூட போட மாட்டேன் என்கிறார்கள். 10 ஆண்டுகளிலே பஸ்களைக் கையகப்படுத்தத் தேவையான அளவுக்கு அரசுக்குப் பணம் கிடைக்காதா? மேலும் நேஷனலைஸ் செய்யும் பஸ்கள் எண்ணிக்கை 1973-லே சொன்னதைவிடக் குறைந்திருக்கிறது. அதன் காரணமாகவும், நான் இந்தச் சட்ட முன்வடிவை ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை. இதில் பஸ்களை நேஷனலைஸ் செய்ய ஏற்பாடு இல்லை. அவர்களுக்கு 'ஆப்ளிகேஷன்' செய்வதற்காகத்தான் இப்படி அறிவிக்கிறார்கள். குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் 'நேஷனலைஸ்' செய்ய வேண்டுமென்ற 1974 ஆம் சட்டத்தைத் தளர்த்திவிட்டு, உங்களுடைய ஆட்சியிலே, தேசியமயமாக்காமல் இருக்கப் போகிறீர்கள்" என்று கூறி இச் சட்ட முன்வடிவை எதிர்க்கிறேன் என்று கூறி அமைகிறேன்.

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, இந்த அவையின் முன்னால் இருக்கின்ற சட்டத் திருத்தத்தின்மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல முற்படுகிறேன். இப்போது கொண்டு வரப்பட்டுள்ள சட்டத் திருத்தம் மூலச் சட்டத்தையே சிதைக்கின்ற அளவுக்கு இருக்கிறது. மூலச் சட்டத்தினுடைய உயிர்நாடி, தமிழ் நாட்டிலே இருக்கின்ற பேருந்துகள் அனைத்தையும் 5 ஆண்டுகளுக்குள்ளாக நாட்டுடமை ஆக்க வேண்டுமென்பது தான். அதுதான் மூலச் சட்டத்தின் அடிப்படை. அதைப்போல, தனியார் உடமை என்று சொல்கிற தனியார் பஸ்கள் அறவே நீக்கப்பட வேண்டும்; தனியார்களுக்கு பஸ் ஸ்டாப் பெர்மிட் கொடுக்கக்கூடாது என்பதும் ஒரு அடிப்படை

378 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா] [1984 மார்ச் 8]

யான கருத்து. ஆனால் இப்போது இந்தச் சட்டத் திருத்தத்தின் மூலமாக அந்த இரண்டு அடிப்படைகளையும் மாற்றிவிட்டு, இதை அந்த மூலச் சட்டத் தின் சட்டத் திருத்தம் என்று சொன்னால், அது வேடிக்கையாகத்தான் இருக்கிறது. இந்தச் சட்டத் திருத்தத்தைக் கொண்டு வருவதற்கான காரணம் சொல்லப்படும்போது, சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்புக்குப் பிறகு, 'கான்சிகொயன் ஷியல் அமென்ட்மென்ட்' என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். மூலச் சட்டம் என்பது 1973 ஆம் ஆண்டு நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டமாகும். நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்லசிவன் அவர்கள் சொன்னதுபோல, நாட்டு டமை என்ற தத்துவம் ஒரு முற்போக்கான தத்துவம் என்று எல்லோராலும் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது.

, (முற்பகல் 10-40)

“Nationalisation as a Policy” ஐ இன்று “Progressive policy” ஆகவே ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்திய அரசியல் அமைப்புச் சட்டத் தினுடைய 39-வது பிரிவுப்படி பேருந்துகளை நாட்டுமையாக்கலாம் என்று இருக்கிறது. இருந்தாலும் கூட இன்றைக்கு இந்தச் சட்டத் திருத்தத்தின் மூலமாக நாட்டுடமை என்ற அந்தத் தத்துவம் கைவிடப்பட்டு, தனியுடமை என்ற தத்துவத்திற்கு ஏகபோக அனுமதியைக் கொடுத்திருப்பதாகவே நான் கருதுகிறேன்., இந்த வழக்கு சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே 5 நீதிபதிகளாலே விசாரிக்கப் பட்டது. அவர்கள் தங்களுடைய தீர்ப்பிலே நாட்டுடமை பற்றியும், 1979 ஆம் ஆண்டு சட்டத்தைப் பற்றியும் மிக அழகாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அதிலே ஓரிரு பகுதிகளை மட்டும், மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, உங்களின் அனுமதியோடு இங்கே படிக்க விரும்புகிறேன்.

Justice Fazl Ali :

One of the planks for building an egalitarian society in order to achieve socio-economic emancipation is the policy of nationalisation of industries. The cheap and dependable transport is the prime social necessity. Unfortunately, no State has been able to achieve this goal so far by a full-fledged nationalisation.

நாட்டுடமை என்ற அந்தத் தத்துவம் வரவேற்க வேண்டிய தத்துவம். எந்த மாநிலத்திலும் அதை நிறைவேற்ற முடியவில்லை. ஆனால் அது நிறைவேற்றப் பட வேண்டிய ஒன்று, அரசியல் நிறைவேற்ற வேண்டும் என்ற கருத்தைத் தான் வலியுறுத்தியிருக்கிறார்கள். அது நிறைவேற்றப்பட வேண்டியது

1984 மார்ச் 8]

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

அவசியம் என்ற கருத்தை உச்ச நீதிமன்றம் சொல்லியிருந்தும் கூட, தமிழ்நாட்டிலே அதை நிறைவேற்றவில்லை. இன்றைக்கு தமிழக அரசு ஏற்கெனவே இருக்கின்ற அந்த மூலச் சட்டத்திற்கு ஒரு திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்திருப்பதைவிட வேறு ஒரு சட்ட முன்வடிவே கொண்டு வந்திருக்கலாம். 1983 ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் அல்லது 1984 ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் என்று கொண்டு வந்திருக்கலாம். அது ஓரளவு அரசினுடைய கருத்துப்படி நியாயமாக இருந்திருக்கும். மூலச் சட்டத்தை உருக்குலைக்காமல் இருந்திருக்கலாம். ஆனால் இப்போது மூலச் சட்டத்தை உருக்குலைக்கும் வகையில், மூலச் சட்டத்தினுடைய அடிப்படைகளைச் செல்லுபடியாகாமல் செய்யும் அளவுக்கு இப்படி மூலச் சட்டத்தில் ஒரு திருத்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வருவதை என்னால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை. நீதிபதிகள் மேலும் என்ன சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இங்கே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

“It is manifest that the attempt of the Tamil Nadu Legislature to give effect to the principles enshrined in Article 39 (b) and (c) would have secured the socialist objective aimed by the Constitution in order to build up an egalitarian society. By virtue of complete nationalisation the members of the public or the community would have got much better and greater facilities than afforded to them by the private operators running vehicles under permits. Secondly the efficiency and efficacy of the services would undoubtedly have had a marked improvement in the manner and method of running the vehicles as compared to the services run by private operators. Thirdly, prior to the passing of the Act, the entire services had been actually run behind the scene through various financiers in the name of the operators with whom they have entered into hire purchase agreements. This obviously led to concentration of wealth in the hands of a few. With the coming into force of the total nationalisation scheme, this device of concentration of wealth would have been completely nipped in the bud, resulting in equal distribution of wealth and services among the people of the country. Fourthly, the private services run by the operators mainly inspired by profit-making motive neither had the will nor the capacity to penetrate as deep as possible in the areas so far inaccessible to the travelling public and would have confined the running of the services only to some important points. When the State is left to run the

380 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா] [1984 மார்ச் 8]

entire transport services, it would undoubtedly be its duty to see that the vehicles reach the most distant parts and the corners of the State and serve as many travelling public as possible, so that nobody is caused any inconvenience. These are some of the initial advantages of total nationalisation scheme which would have brought to the fore and provided an ideal service to the members of the community at large. It may be that in this process some financiers would suffer a lot and some operators may also be wiped out of the business but this cannot be helped, as the scheme of our Constitution is that individual rights or benefits must yield to the larger benefits and good of the entire community."

இதைவிட அழகாக ஒரு கருத்து சொல்ல முடியும் என்று நான் கருதவில்லை. இதனாலேயே அரசாங்கத்தின் கொள்கை சரியில்லை யென்று ஆதாரமாகச் சொல்ல முடியும். நாட்டுடமையாக்கப்படுகிற இந்தத் திட்டம், இந்தக் கொள்கை, எவ்வளவு நேர்த்தியானது, எவ்வளவு வரவேற்கத்தக்கது, அரசியல் சட்டத்தின் பிரிவைப் பயன்படுத்தி எந்த அளவுக்கு இது பயன்தரும் என்று அழகாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இருந்தாலும் நம் முடைய அரசு, என்ன காரணத்தாலோ பாடுபட்டு இந்தத் திருத்தங்களை வெளியிடுவதன் மூலம் தன்னுடைய ஆசைகளை நிறைவேற்றிக் கொண்டிருக்கிறது என்று தெரிந்தது. இதற்கு என்ன காரணம் என்று என்னால் சொல்ல முடியாது. இந்தச் சட்டத் திருத்தம் வரவேற்கத்தக்கதல்ல. மூலச் சட்டத்தில் என்ன சொல்லப்பட்டிருக்கிறதென்றால், ஐந்தாண்டுகளுக்குள் தமிழ் நாடு முழுவதும் இருக்கிற பஸ் ரூட்டுகள் படிப்படியாக நாட்டுடமையாக்கப்பட வேண்டுமென்று ஷரத்து இருக்கிறது. ஆனால் இன்றைக்கு அரசு என்ன செய்கிறது? காலக்கெடு என்பதே இல்லாமல் இருக்கிறது. காலக்கெடு என்பது சந்தர்ப்பத்திற்கும் சூழ்நிலைக்கும் ஏற்ப உருவாகியிருப்பதாக நான் நினைக்கிறேன்.

இன்னொரு முக்கியமான பிரச்சினையை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்லசிவன் அவர்கள் சொன்னதுபோல, குறைந்தபட்சம் இன்று முதல், அரசாங்கம் தனியார்களுக்கு பஸ் ரூட் பர்மிட் தராமல் இருக்க முடியுமா? அப்படியொரு உத்தரவாதத்தை இங்கே அளிக்க முடியுமா? ஏனென்றால் பிரைவேட் பஸ் ரூட்டுக்குத் தடை என்று இதில் எந்த இடத்திலும் காணவில்லை. எனவே ஒரு பக்கம் பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்படும் என்று சொல்கிறார்கள். இன்னொரு பக்கம் தனியார்களுக்கு பர்மிட்

1984 மார்ச் 8] திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

அளித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். தமிழில் ஒரு பழமொழி உண்டு. “பாலுக் கும் காவல், பூனைக்கும் தோழன்” என்று சொல்வார்கள். அப்படி தேசிய மயத்துக்கும் அரசு ஆதரவு அளிக்கிறது. அதே நேரத்தில் தனியாருக்கும் உரிமையளித்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைத்தான் நான் இங்கே பார்க்கிறேன். எனவே புதிய பஸ் ரூட்டுகள் கொடுக்க முடியாது என்று சொல்லப் படவில்லை. அது மட்டுமல்ல, 1973 ஆம் ஆண்டில் இந்தச் சட்டம் போடப் பட்டு, அது உயர்நீதி மன்றம் போய் அடிபட்டு, பிறகு உச்ச நீதிமன்றத்திற்குப் போய், 10 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு ஒரு நல்ல சட்டத்தை, அரசியல் சட்டத்தின் 39-வது பிரிவின்படி நிறைவேற்றப்பட்ட ஒரு முற்போக்குச் சட்டத்தைக் கொண்டுவர நீதிமன்றத்தின் மூலம் வாய்ப்பு கொடுக்கப்பட்டும், அந்த வாய்ப்பை உதறித் தள்ளிவிட்டு, நாங்கள் தனியாருக்குத்தான் கொடுப்போம் என்று சொல்லியிருப்பதாகக் கருதுகிறேன். ஆகவே இந்தச் சட்ட முன் வடிவு ஒரு பிற்போக்கான சட்ட முன்வடிவு. இந்தச் சட்ட முன்வடிவு மூலச் சட்டத்தைச் சிதைக்கிற திட்டமாக அமைந்திருக்கிறது.

இன்னொரு கருத்தையும் சொல்ல முடியும். இந்தத் திருத்தத்தில் 20 ஆம் பிரிவில்—(1) (3) உட்பிரிவில்—(பி) தொகுதியில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். “ஆனால், இந்த உட்பிரிவின் கீழ், கழகத்தின் அல்லது நிறுவனத்தின் அல்லது அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை கீழ்க் காணும் விதத்திற்கு மேற்படக்கூடாது; பணியில் மிகக் கடைசியாகச் சேர்ந்தவர்கள் நீக்கப்படுவர் :—

வண்டி ஒன்றுக்கு பணியாளர் விகிதம்.

- | | |
|--|-------|
| 1. ஓட்டுநர்கள் | 2.50 |
| 2. நடத்துநர்கள் | 2.50 |
| 3. தொழில் நுட்பப் பணியாளர்களும், மேற்பார்வை யாளர்களும் | 1.50 |
| 4. ஏனையோர் | 1.00” |

என்று இருக்கிறது. மூலச்சட்டத்தில் வண்டியொன்றுக்கு பணியாளர்கள் வீதம் 2.75 (ஓட்டுநர்கள்) என்று இருந்தது. ஆனால்

382 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா] [1984 மார்ச் 8]

MR. DEPUTY CHAIRMAN : During the first reading of the Bill, it is advisable that the hon. Member talks about the general provisions of the Bill. During the second reading, the hon. Member, if he chooses to speak, can go into the clauses in detail. That is the general rule followed.

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : செகண்ட் ரீடிங்குக்கே தேவையிருக்காது என்று நினைக்கிறேன்.

Mr. DEPUTY CHAIRMAN : Even otherwise, the hon. Member can talk about the generality of the provisions of the Bill. I do not prevent the hon. Member from talking about the clause Generally, during the first reading, the generality of the provisions of the Bill is discussed and the discussion does not proceed clause by clause at that stage.

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : இப்போது என்ன செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்றால், ஒரு பஸ்க்கு ஓட்டுநர்கள் விதம் 2.50 என்று இருந்தம்கூட, அது குறைவுதான் என்ற அளவில் வைத்துப் பார்த்தால், ஒரு பஸ்க்கு 2 ஆள் வீதம் அடிபட்டு விடுகிறான். குறைந்து போகிறான் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-50)

எனவே 5,000 தனியார் பஸ்கள் இருக்கின்றன என்றால் 10,000 பேர்கள் போச்சு. எனவே இதில் யாருக்கு லாபம் என்றால் தனிப்பட்ட முதலாளிகளுக்கு லாபம். அவர்களுக்குத்தான் இலாபம் உண்டாக்குவதாக நான் கருதுகிறேன். ஆகவே நான் ஏற்கெனவே குறிப்பிட்டதைப்போல் இந்தச் சட்ட முன்வடிவு முற்போக்கான சட்டமல்ல. இருக்கிற நிலைமைகளையெல்லாம் மாற்றியிருக்கிறார்கள். ஒரு குடும்பத்திற்கு 5 பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்றுகூட நிர்ணயம் செய்யவில்லை. ஒவ்வொரு குடும்பத்திலும் உள்ள ஒவ்வொரு நபரும் 5 பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்றால், 5 நபர்களைக் கொண்ட ஒரு குடும்பத்தில் 25 பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்ற நிலைமைதான் இருக்கிறது. தமிழகத்தில் ஏற்கெனவே நில உச்ச வரம்புச் சட்டம் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். மொத்த நிலத்தின் மதிப்பு சுமார் 2 லட்சம் இருக்கலாம். அல்லது அதிகமாகப் போனால், 5 லட்சம் ரூபாய்க்கு மேல் இருக்காது. இன்றைக்கு நகர்ப்புற நில உச்ச வரம்புச் சட்டம் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். அதன் அடிப்படையில் யார்த்கால்கூட,

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் 383
 பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு
 (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

1984 மார்ச் 8] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

இன்றைய மார்க்கெட் நிலவரப்படி, ஏறத்தாழ சுமார் 5 லட்சம் ரூபாய் மதிப்பு இருக்கலாம். ஆனால் ஒரு தனிப்பட்ட நபர் 5 பல்களை வைத்துக் கொள்ள லாம் என்றால்—ஒரு பஸ் விலை சுமார் 2 லட்சம் என்று வைத்துக் கொண்டால், சுமார் 10 லட்சம் ரூபாய் மதிப்புள்ள சொத்துக்களை வைத்துக்கொள்ள வழி செய்துவிட்டு இதுதான் தேசியமயமாக்கும் கொள்கை என்று சொன்னால், அதை எப்படி எங்களாலே ஏற்றுக்கொள்ள முடியும் என்றுதான் கேட்க விரும்புகிறேன். எனவே இந்தச் சட்ட முன்வடிவை என்னால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

என்ன சொன்னால் என்ன ஆகப் போகிறது? உங்களிடம் மெஜாரிட்டி இருக்கிறது. அதனால்தான் ஆங்கிலத்தில் அதை 'புரூட் மெஜாரிட்டி' என்று சொன்னார்கள். "நாட் ஹியூமன் மெஜாரிட்டி". மிகுத பலம் இருக்கிற காரணத்தால் இந்தச் சட்ட முன்வடிவை இங்கே நிறைவேற்றிவிட முடியும் என்று எண்ணினாலும்கூட, என்னுடைய கடமை இதையெல்லாம் சொல்லியாக வேண்டும். எனவே அந்த உணர்வோடு என்னுடைய கருத்துக்களை ஏற்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் திருத்தங்களைக் கைவிட வேண்டும் என்று கூறி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ப. மாணிக்கம் : மாண்புமிகு மேல்வைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சட்ட முன்வடிவு ஏற்கெனவே சட்டமன்றப் பேரவையில் நிறைவேற்றப்பட்ட நிலையில் இங்கே வந்திருக்கிறது. பஸ் தேசிய உடமையாக்கும் கொள்கை, உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்புக்குப் பிறகு, திருத்தத்தோடு இங்கே வந்திருக்கிறது. தேசிய உடமையாக்கும் கொள்கை நம்முடைய நாட்டில் பஸ் வேறு விதமாகத் திருத்தப்பட்டு வருகிறது. பேருந்துகளை உற்பத்தி செய்யக் கூடிய தொழில்களை தேசியமயமாக்குகிற அதிகாரம் நம்முடைய மாநில அரசுக்கு இல்லை. அது மத்திய அரசிடம்தான் இருக்கிறது. அந்தக் கொள்கையில் மாநில அரசு உறுதியான ஒரு நிலையை மேற்கொண்டு, மத்திய அரசு இந்தப் பேருந்துகளை உற்பத்தி செய்யும் நிலையங்களையும் கட்டுப்படுத்தக்கூடிய முறையில் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று வற்புறுத்தி, இப்படிப்பட்ட சட்டத் திருத்தம் கொண்டு வந்திருந்தால், ஆதரித்திருக்க முடியும்.

அப்படிப்பட்ட கொள்கையை நம்முடைய அரசு மேற்கொள்ளவில்லை. அதற்கு மாறாக 'யுடிஸேஷன்' என்று சொல்லப்படுகிற, பேருந்துகளைப் பயன்படுத்துதல் என்கிற கட்டத்திற்கு வருகிற இடத்தில் மட்டும் தான் இதைச்

384 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. ப. மானிக்கம்]

[1984 மார்ச் 8]

செய்ய விரும்புகிறது. நடைமுறையில் இது ஒரு ரூட் நேஷனலைசேஷன் மட்டும்தான். பேருந்துத் தடயங்களை தேசியமயமாக்கும் போக்குதானே தவிர வேறு அல்ல. தேசியமயமாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் மக்களுக்கு நல்ல முறையில் சேவை செய்ய முடியும். ஆனால் இதில் பிரதான அம்சம் என்ன வென்றால், இப்படி தேசியமயமாக்கப்படாத நிலை வரும்போது, பல நேரங்களில் இதை விதிவிலக்கு என்கிறோம். விதிவிலக்கு என்பது பல்வேறு வடிவங்களில் வருகின்றது. எந்த நோக்கத்திற்காக விதிவிலக்கு வந்ததோ அதுவே தகர்க்கப்படுகிற அளவுக்குப் பல நேரங்களில் செயல்கள் அமைந்து விடுகின்றன. ஒரு குடும்பத்திற்கு 5 பஸ்கள் என்றால்கூட யோசிக்கலாம். ஆனால் எனக்கு முன்னாலே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சாதிக் பாட்சா அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல், நிலச் சீர்திருத்தச் சட்டம் வந்த போது என்ன நடந்தது என்பது நமக்குத் தெரியும். அதைப்போல் இப்போது ஒரு நபருக்கு 5 பஸ்கள் என்று வைத்தால், அது எதில் போய் முடியும் என்று எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். நான் அரசின் மீது குற்றம் சொல்லுவதற்காக இதைச் சொல்லவில்லை. நடப்பிலே இந்த நாட்டின் நிலைமை அப்படித்தான் இருக்கிறது. இப்போது திருத்தம், விதிவிலக்கு என்ற அடிப்படையில் வந்த போதிலும், நடைமுறையிலே தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை தளர்த்தக் கூடிய சட்ட முன்வடிவாக இருப்பதால், ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள்ளாவது வழித்தடங்கள் முழுவதையும் தேசியமயமாக்கக்கூடிய போக்கிலே அரசு செல்ல வேண்டுமென்று வலியுறுத்தி இந்தச் சட்ட முன்வடிவு காலத்திற்குப் பொருத்தமற்றது என்று கூறி, என்னுடைய எதிர்ப்பைத் தெரிவித்து, அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பயனுடைய சில கருத்துக்களை இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது மட்டுமல்லாமல், அரசாங்கத்திற்கு இருக்கின்ற சில பிரச்சினைகளை நாட்டு மக்களுக்கு எடுத்துச் சொல்லுவதற்கான வாய்ப்பை எனக்கு உருவாக்கிக் கொடுத்ததற்காக அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இப்படிப்பட்ட ஒரு முடிவை அரசாங்கம் எடுக்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் என்னவென்பதை பொதுவாக அவர்கள் நிச்சயமாகப் புரிந்திருக்கிறார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். புரிந்திருந்தும் இந்தக் கருத்துக்களை அவர்கள் சொல்லுகிறார்கள் என்றால், அப்படி எதிர்க் கட்சியினர் சுட்டிக்காட்டினால்தான், மற்ற பணிகள் வேகமாக நடக்கும் என்ற எண்ணத்திலே அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதை

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். என்ன நிர்ப்பந்தத்திலே இப்படி ஒரு நடவடிக்கையை அரசாங்கம் எடுக்க வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டது என்பதை நான் இங்கே விளக்கியாக வேண்டும். ஏறத்தாழ ஐந்தாயிரம் பேருந்துகள் தனியாருக்குச் சொந்தமாக இருக்கின்றன. எட்டாயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகள் அரசுக்குச் சொந்தமாக இருக்கின்றன. மாண்புமிகு உறுப்பினர் சரிசமமாக இருக்கிறது என்று சொன்னது தவறான கருத்து. இந்த ஐந்தாயிரம் பேருந்துகளையும் தற்போது அரசு எடுக்க வேண்டுமென்றால், கோடிக்கணக்கான ரூபாய்களை நட்ட ஈடாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற நிர்ப்பந்தம் அரசாங்கத்திற்கு ஏற்படுகிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் வெளியே பேசுகின்றபோது, “இன்னும் இந்தத் திட்டங்கள் நிறைவேற்றப்படவில்லை. இதற்கு பணம் ஒதுக்கப்படவில்லை, இங்கேயெல்லாம் மக்கள் எவ்வளவு அவதிப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள், அங்கே வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும்” என்றெல்லாம் கேட்கிறார்கள். தன்னிறைவுத் திட்டத்திலே 200 கோடி ரூபாய்க்கு மேலே செலவழித்த பின்பும், “இங்கே இன்னின்ன வசதிகள் குறைவாக இருக்கின்றன, இன்னும் பணம் அதிகமாக ஒதுக்க வேண்டும்” என்ற வேண்டுகோளை சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும், பொதுமக்களும் வைப்பதை நாம் கண்கூடாகக் கண்டுகொண்டிருக்கிறோம். பேருந்துகள் வேண்டும் என்ற கோரிக்கைகள் ஆயிரக்கணக்கில் இருக்கின்றன என்பதை நிச்சயமாக இங்கேயுள்ளவர்கள் மறுக்க முடியாது. இப்படி பேருந்துகளை விட்டிருந்தால், அந்தக் கோரிக்கை வருமா என்று கேட்கலாம். ஆனால் நான் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த அரசாங்கம் 1977-ல் பொறுப்பேற்றபோது எங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்ட பஸ்களின் எண்ணிக்கை நாலாயிரத்திற்கும் கொஞ்சம் அதிகம். ஆனால் இன்றைக்கு 8,300-க்கும் மேலே உயர்த்தியிருக்கிறோம். எத்தனையோ ஆண்டுகளாக பல்வேறு கட்சிகள் ஆட்சி நடத்தி நாலாயிரம் பஸ்களைத்தான் விட்டார்கள். ஆனால் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்ற பிறகு, இந்த நான்கு, ஐந்தாண்டுக்குள் புதிதாக நான்காயிரம் பஸ்களை கூடுதலாக விட்டிருக்கிறார்கள். அப்படி விட்டிருந்தும் கூட, இன்னும் பொதுவாக கோரிக்கை பல்வேறு இடங்களிலிருந்து வருகிறது என்பதை நினைவுபடுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனவே, அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் பேருந்துகளை புதிதாகக் கேட்கும் இடங்களுக்குக் கொடுத்தாக வேண்டுமென்ற கட்டாய நிர்ப்பந்தம் ஏற்படுவதால், இந்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் நிச்சயமாக ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

386 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1984 மார்ச் 8]

இன்றைக்கு ஐந்தாயிரம் பேருந்துகளை அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமாக்குவது என்பது பெரிய பிரச்சினையல்ல என்றாலும், ஐந்தாயிரம் பேருந்துகளுக்கு கோடிக்கணக்கான பணத்தைச் செலவழித்து, வேறு பெயர்களில் உள்ள இந்தப் பேருந்துகளின் பெயர்களை நான் ஏற்கெனவே சொன்னதைப்போல, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று மாற்றலாமே தவிர, அதன் மூலம் தமிழகத்திலுள்ள ஒரு நபருக்குக்கூட பயன் இருக்க முடியாது என்பதை திட்டவட்டமாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். தேசியமயமாக்குவதற்கு ஆதரவு இருப்பதால், அதை விடாமல் இருக்கிறார்கள் என்று பாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்லசிவன் அவர்கள் சொன்னார்கள். அப்படி இல்லையென்று நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்பதை விட தங்கள் பகுதிக்கு பஸ் வேண்டும் என்பதிலேதான் பொதுமக்கள் அதிகமான அக்கறையும், ஆர்வமும் காட்டி கேட்கிறார்கள். எனவே, இப்படிப்பட்ட வேண்டுகோளை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே அதை முதலாவதாக எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்து நாங்கள் இதைச் செய்திருக்கிறோம்.

(முற்பகல் 11-00)

எனவே இந்த 5 ஆயிரம் பேருந்துகளை எடுப்பதற்குச் செலவுழிப்பதைத் தற்காலிகமாக நிறுத்தி வைத்து அதிலே எவ்வளவு நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வேண்டி இருக்கிறதோ அந்தத் தொகையைக் கொண்டு, பொது மக்களுக்காக புதிதாக அரசாங்கப் பேருந்துகளை வாங்கி இயக்குவோமானால், நிச்சயமாக எத்தனையோ ஆயிரக்கணக்கான கிராமங்களுக்கு வாய்ப்பு வசதிகளை உருவாக்க முடியும் என்ற அடிப்படையிலே நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய நிர்வாகப் பந்தம் அரசாங்கத்திற்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை இப்போது எல்லோரும் நிச்சயமாக ஏற்றுக்கொள்வார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். அது மட்டுமல்ல. நேற்றுக்கூட சட்டமன்றப் பேரவையிலே ஒரு உதாரணத்திற்குச் சொன்னேன். இன்றைக்கு சென்னை மாநகரத்தில் 5 நிமிடத்திற்கு, 2 நிமிடத்திற்கு ஒரு பேருந்து வருகிறது. வேறு இடத்திற்குப் போய்ப் பார்த்தால்—கோவைக்கோ, திருச்சிக்கோ போய்ப் பார்த்தால், 15 நிமிடம் அல்லது அரை மணி நேரத்திற்கு ஒரு பேருந்து வருகிறது. அதை விட்டு இன்னொரு நகரத்திற்குப் போய்ப் பார்த்தால், ஒரு மணி நேரம் அல்லது இரண்டு மணி நேரம் ஆகிறது ஒரு பேருந்து வருவதற்கு. பாகுபாடு என்றெல்லாம் பேசுகிறோம். அந்தப் பாகுபாடு எல்லாம் இருக்கக்கூடாது என்று சொல்கிறோம். சென்னை மாநகரத்திலே வாழ்கின்ற மக்களுக்கும், கிராமங்களிலே இருக்கின்ற

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

மக்களுக்கும் எவ்வளவு வித்தியாசம் இருக்கிறது என்பதை நாம் எண்ணிப் பார்க்கின்றபோது, எங்களுடைய எண்ணம் எங்கே போகிறது என்று சொன்னால், சென்னை மாநகரத்தில் இருக்கின்ற வாய்ப்பு வசதிகளைப்போல கிராமங்களிலுள்ள மக்கள் வாய்ப்பு வசதிகளைப் பெற வேண்டும். அந்த வாய்ப்பு வசதிகளை உருவாக்கிக் கொடுத்த பின்பு எங்களுடைய உணர்வில் நியாயம் இருக்கிறது என்பதை உறுப்பினர்கள் நம்புவார்கள் என்று கருதுகிறேன். இன்னொன்றைக்கூட நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்று இந்தப் பேருந்துகளை எடுப்பதற்குப் பதிலாக கிராப்புறத்திலே இருக்கின்ற அத்தனை மக்களுக்கும் பேருந்து வசதியை ஏற்படுத்திவிட்டு அதற்குப் பின்பு இதைப் படிப்படியாக எடுத்துக்கொள்கிற முயற்சியை நாங்கள் எடுக்கிறோம் என்று சொன்னால், நாங்கள் தேசியமயக் கொள்கையையே சைகிட்டு விட்டோம் என்று சொல்கிறபோது, அதை எங்களால் ஏற்றுக்கொள்ள முடிய வில்லை. நீங்கள் ஒவ்வொரு பிரச்சினையையும் தனித் தனியாகப் பார்க்கிறீர்கள். தேசியமயப் பிரச்சினை வந்தால் தனியாகப் பார்க்கிறீர்கள். இரண்டு கோடி ரூபாய்தானே ஆகும், 5 கோடி ரூபாய்தானே ஆகும், ஆயிரம் கோடி ரூபாய்தானே ஆகுமென்று கணக்குப் போட்டுவிட்டுப் போய் விடலாம். தன்னிறைவுத் திட்டத்தைப் பார்க்கிறபோது, இரண்டு கோடி ரூபாயை ஒதுக்கியதற்கு இன்னொரு நூறு கோடி ரூபாய் ஒதுக்கினால், நன்றாக இருக்குமென்று சொல்லலாம். அதே போல ஒவ்வொரு திட்டத்துக்கும், தனித் தனியாகப் பார்க்கிறபோது, 50 கோடி, 100 கோடி ரூபாய் என்று கணக்கு தொடரும். இத்தனை திட்டங்களையும் ஒன்றாகச் சேர்த்து எத்தனை ஆயிரம் கோடி ரூபாய் வருமென்று கணக்குப் பார்க்கிறபோது, நம்மால் அதற்குப் பணத்தை ஒதுக்க முடியாத சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தெரிந்து வைத்திருக்கிறார்கள் என்பதை நான் நம்புகிறேன். அந்த வகையிலே இப்படிப்பட்ட ஒரு தற்காலிகமான முடிவை நாங்கள் எடுக்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தத்துக்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறோம் எனில் தேசியமயக் கொள்கையை நிரந்தரமாகக் கைவிட்டு விட்டோம் என்று சொன்னால், அது மிக மிகத் தவறான கருத்து என்பதை நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இதில் இன்னொன்றையும் சொன்னார்கள் “நாங்கள் முதலிலே எவ்வளவு பேர் எடுப்பதற்காக இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தோம்; இன்றைக்கு அதைக் குறைத்திருக்கிறீர்களே; ஒரு பேருந்துக்கு 2 நபர்கள் விதம் குறைத்திருக்கிறீர்கள்” என்று சொன்னார்கள்.

388 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1984 மார்ச் 8]

பட்டாபிராமன் கமிட்டி என்ற ஒரு கமிட்டி இதிலே ஒரு பெரிய ஆய்வு செய்து அந்த ஆய்வின் மூலமாக 7 நபருக்கு ஒரு பேருந்து இருந்தால் போதுமென்ற ஒரு முடிவைச் சொல்லி, அதற்குப் பின்பு பல்வேறு விவாதத்துக்குப் பின்பு, அது ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. அந்த அடிப்படையிலே தான் இன்று நாங்கள் தொடர்ந்து செய்கிறோமேயொழிய, புதிதாக நாங்களாக எதையும் மாற்றிவிடவில்லை என்பதை இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். அனைத்துப் போன்ற இன்னொரு பெரிய பிரச்சினையைச் சொன்னார்கள். “ஏற்கெனவே நீலகிரி மாவட்டத்திலே பஸ்களை தேசியமயமாக்கி விட்டார்கள், சென்னையிலேயும், கன்னியாகுமரியிலேயும் ஏற்கெனவே தேசியமயமாக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது பார்த்தால் அங்கேயும் தனியார் துறையில் பேருந்துகளை ஏற்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுப்பது போலத் தெரிகிறது. உட்படியிலே நீங்கள் அவ்வாறு ஒதுக்கி விட்டார்கள், அங்கே லாபம் வருகிறது என்ற காரணத்தால்” என்று இங்கே திரு. நல்லசிவன் அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் நேற்றைய தினமே அதற்கான பதிலை சட்டமன்றப் பேரவையிலே சொல்லியிருக்கிறேன். இங்கேயும் அந்தப் பதிலைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். கன்னியாகுமரியும், சென்னையும் சேப்டர் 4-ஏ என்ற பிரிவின் கீழ் அறிவிக்கப்பட்டிருக்கின்ற காரணத்தால், தனியார் துறை அங்கே அப்ளிகேஷனை போட முடியாது. எனவே இதனை அங்கு கொண்டுவர வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்படவில்லை; கொண்டுவர வேண்டிய அவசியமும் இல்லை . . .

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : சட்டப்படி 4-ஏ போடக் கூடாது.

Preference can be given to a state undertaking. On a comparative study preference will be given to Public undertaking.

அதனால்தான் சட்டம் வந்திருக்கிறது. பிரைவேட் அண்டர்டேக்கிங்கும் அப்ளிகேஷன் போடலாம்; பப்ளிக் அண்டர்டேக்கிங்கும் போடலாம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சி உறுப்பினர் சொல்வது குறித்து சேப்டர் 4-ல் அந்த மாதிரி இருக்கிறது. 4-ஏ என்று வைத்திருப்பதால், அவர்கள் மட்டும் தான் அப்ளிகேஷன் போட முடியும். மற்றவர்கள யாரும் கொடுக்க முடியாது. அதிலே இந்த இரண்டு மாவட்டங்களும் வந்து விட்ட காரணத்தால், பிரச்சினை அங்கு எழவில்லை என்பதையும், உறுப்பினர் அவர்கள் நினைப்பதைப் போல, பயப்படுவதைப் போல, அங்கே ஒரு பெரிய பிரச்சினை உருவாகி விடாது என்பதற்கு நான் இங்கே உத்தரவாதம் தரு

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் 389
 பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு
 (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

கிறேன். அதுமட்டுமல்லாமல், இன்னொரு பிரச்சினையை இங்கே சொன்னார்கள். “நீங்கள் புதிதாக பேருந்துகளுக்கு உரிமம் தருகிறீர்களே. இது என்ன நியாயம்?” என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள். இதிலே, எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் பேசுகிறபோது ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். “இதில் ஏதாவது உள்நோக்கம் இருக்கிறதா? என்ன காரணத்தால் இப்படிச் செய்கிறார்கள் என்பது எனக்குத் தெரியவில்லை” என்ற கருத்தையெல்லாம் இங்கே சொன்னார்கள். எங்களுக்கு அப்படிப்பட்ட ஒரு உள்நோக்கமும் இல்லை. எங்களுடைய நிலைமைதான் அரசுக்கு இருக்கின்ற நிர்ப்பந்தம் தான் எங்களை அப்படித் தள்ளுவது என்பதை நான் இங்கே சொல்லியாக வேண்டும். நான் திருப்பி ஒரு கேள்வியைக் கேட்க வேண்டியிருக்கிறது. கேட்கக்கூடாது என்றுதான் நான் நினைத்தேன். கேட்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தத்தை இங்கே விவாதம் ஏற்படுத்தி விடுகிறது. அதனால் சொல்கிறேன். 1977-லே அத்தனை பேருந்துகளையும் தமிழகத்திலே தேசிய மயமாக்க வேண்டும் என்று சட்டத்தைக் கொண்டு வருகின்றார்கள். அதற்கு முன்பிருந்தே இந்தக் கொள்கைகளை அன்றைய திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு மனதிலே வைத்துக்கொண்டிருக்கிறது. தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையை வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலே ஏறக்குறைய 2,500 பேர்களுக்கு புதிதாக பேருந்து உரிமங்கள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. என்னுடைய கேள்வியெல்லாம், அன்றைக்கே அந்த ஆட்சி அதை நிறுத்தியிருக்க முடியும், நிறுத்தியிருக்க வேண்டும். ஆனால் அன்றைக்கு அப்படி நிறுத்தவில்லை என்பதற்கு ஏதோ உள்நோக்கம் இருந்திருக்கிறது என்று சொன்னால் அது தவறாகும்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : உறுப்பினர் ஒரு மசோதா மீது பேசுகின்றபோது அல்லது ஒரு விவாதத்தில் பேசுகின்றபோது, அரசாங்கத் தரப்பிலே ஏதோ உள்நோக்கம் இருந்தது அல்லது உறுப்பினர் ஏதோ உள்நோக்கத்தோடு ஆதரிக்கின்றார் அல்லது எதிர்க்கின்றார் என்று சொல்வது மரபல்ல. நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்லசிவன் அவர்கள் ஒரு தடவை சொன்னார்கள். நான் அப்போதே சொல்லலாம் என்று நினைத்தேன். ஆகவே உள்நோக்கம் என்ற கருத்து சொல்வது சரியான வாதமாகாது. அம்மாதிரி சொல்வது பாரம்பரியம் ஆகாது. ஆகவே அந்தப் பிரச்சினையை விட்டு, அடுத்த பிரச்சினைக்குப் போவது நல்லது என்று நான் நினைக்கிறேன்.

390 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[1984 மார்ச் 8]

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த உள்நோக்கம் என்ற வார்த்தையை நான் விட்டு விடுகிறேன். மொத்தமாக ஒரு நோக்கம் என்றே வைத்துக் கொள்வோம்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : என்ன காரணம் என்று வேண்டுமானால் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லலாம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : என்ன காரணம் என்று எனக்குப் புரியவில்லை. 1977-லே இந்தச் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. அதற்கு முன்பிருந்தே, இதைப் பற்றிச் சிந்தித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். 2,500 பேருந்து உரிமங்கள் அப்போது வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலே அப்போது கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : நான் ரெக்கார்டுகளைப் பார்க்காமல் ஒன்றும் சொல்ல முடியாது. சட்டம் 1973-ல் கொண்டு வரப்பட்டது. டிசம்பர் 1977-லே வழங்கியதாகச் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். 1973-லே சட்டம் அந்தச் சட்டத்தை 'கொஸ்டியன்' பண்ணித்தான் ஹைக்கோர்ட்டுக்குப் போனார்கள். சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்குப் போயிருக்கின்றார்கள். 1977-லே, கொடுத்ததாகச் சொல்கின்றார்கள். அதுதான் எப்படி என்று எனக்குத் தெரியவில்லை.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1973-லே இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கின்றார்கள். நேஷனலைசேஷன் செய்யவேண்டும், தனியார் துறைக்கு வரக்கூடாது என்ற நோக்கம் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுக்கு அப்போது இருந்திருக்கின்றது. அப்படி இருந்தாலும் கூட, 2,500 பேருக்கு தனியார் துறையில் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் சொல்லலாம். "அப்போது சட்டம் அப்படித்தான் இருந்தது. எனவே நாங்கள் கொடுக்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டது" என்று சொல்லலாம். ஆனால் 1984 வரை சட்டம் தனியாருக்குக் கொடுக்கலாம் என்று இருந்தம்கூட, நாங்கள் 123 பெர்மிட்டுகளுக்கு மேல் கொடுக்கவில்லை. ஆனால் 123க்கு மட்டும் எப்படி கொடுத்திருக்கின்றார்கள் என்றுகூட அவர்கள் கேட்கலாம். உயர்நீதி மன்றத்திலேயிருந்து அதனைச் செய்தாக வேண்டும் என்று உத்தரவு போடப்பட்ட காரணத்தினால், வேறு வழியில்லாமல் நாம் அதைச் செய்திருக்கிறோம். அன்றைக்கு மட்டும் 2,500 பெர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்படாமல் இருந்திருக்குமானால், இன்றைக்குத் தனி

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் 391
பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு
(சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

யார் துறையில் 25 சதவிகிதத்திற்கு மேலே இருக்க முடியாது கட்டாயமாக. எங்குமிடத்திலே அந்தப் பொறுப்பை ஒப்படைக்கின்றபோது, 1977 ஆம் ஆண்டு 51.75 சதவிகிதம் அரசுத் துறையிலே இருந்தது. மீதம் இருந்தது தனியார் துறையிலே. அதையும் 1980ல் 57.11 சதவிகிதமாக நாங்கள் உயர்த்தி யிருக்கிறோம். 1984ல் 61 ஆக இந்த அரசுத் துறையிலே அதிகப்படுத்தியிருக் கிறோம் என்று சொன்னால், உண்மையிலேயே யாருடைய காலத்திலே 'நேஷன லைசேஷன்' நடந்திருக்கிறது என்பதைப் புரிந்துகொள்ள முடியும். இந்த நேஷனலைசேஷனுக்கு உதவி செய்வதாக இருந்தால், திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு 2,500 பெர்மிட்டுகளை அன்றைக்கு கொடுக்காதிருந்தார்களானால், இன்றைக்குத் தனியார் துறைக்கு 2,500 பெர்மிட்டுகள் குறைந்திருக்கும். அரசுக்கு 2,500 கூடுதலாக வந்திருக்கும். மொத்தத்திலே 25 சதவிகிதத்திற்கு மேலே அவர்கள் நிச்சயமாக வைத்திருக்க முடியாது. எனவே நேஷனலை சேஷன் என்பது மிகச் சலபமாக இருந்திருக்கும். இப்போது கூட என்ன தோன்றுகிறது? இப்படி அவர்களுக்கெல்லாம் இதைக் கொடுத்து மீண்டும் ரோட்டிலே அவர்களைக் கொண்டுபோய் நிறுத்துவதைவிட, ஏற்கெனவே சொல்லியிருந்தால், வேறு தொழிலை அவர்கள் பார்த்துப் போயிருப்பார்கள். அதோ பஸ் முதலாளிகள்

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர் களே, ஏற்கெனவே அவர்கள் கொடுத்ததனாலேயே அவர்கள் இன்றைக்கு நடு ரோடிலே நிற்பதாக இவர்கள் சொல்கின்றார்கள். இப்போது இவர்கள் கொடுக்கின்றார்கள். அவர்களுக்கு மேற்கொண்டு உரிமம் அளிக்கின்ற நிலை யில் இவர்களும் இருக்கின்றார்கள். இன்னும் 4 ஆண்டுகள் கழித்து, இவர் கள் கொடுத்ததனால், பஸ் முதலாளிகள் நடுத்தெருவில் நிற்க மாட்டார்களா? அன்றைக்கு அந்த நிலை அவர்களுக்கு வராதா என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்ல சிவன் அவர்கள் ஒரு இரண்டு நிமிடம் பொறுத்திருந்தால், அவர்களுக்கு அதற்குப் பதில் கிடைத்திருக்கும். அவசரப்பட்டு விட்டார்கள். அது அவர் கள் என்னைக் கேட்டு நான் சொன்னதாகவே இருக்கட்டும். அவர்கள் என்ன காரணத்திற்காக அப்போது கொடுத்தார்கள்? 2,500 பெர்மிட்டுகள் கொடுத்த போது, என்ன காரணத்திற்காகக் கொடுத்தார்கள்? அதற்கு நானே நியாயம் சொல்ல வேண்டியதாக இருக்கிறது. அன்றைக்கு அரசாங்கம் மூலமாக 2,500 பஸ்ஸை வாங்கி பொதுமக்களுக்காக விடக்கூடிய சக்தி இல்லாத சூழ்நிலை

392 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1984 மார்ச் 8]

யிலே தனியாருக்குக் கொடுக்க வேண்டிய திர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டிருக்கலாம். அந்த திர்ப்பந்தம் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுக்கு மட்டும் தான் வருமா? இன்றைக்கு இருக்கின்ற அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுக்கு அந்த திர்ப்பந்தம் வராதா? பொதுமக்களிடம், தேர்தல் நிலைமைகளுக்காக எதிர்பார்க்கவில்லையா? எங்குமிடத்திலே தேவையான பணம் இருக்கிறதா? தேவை என்று இருந்தால் மட்டும் தான் பயன்படுத்துவோம் என்பதற்காக அதை வைத்திருக்கிறோம். மற்ற காரணங்களுக்காக பயன்படுத்துவோம் என்பதல்ல.

(முற்பகல் 11-10)

அப்படிப் பயன்படுத்துவோம் என்று சொல்லியிருந்தால், தனியார் துறைக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று நாங்கள் ஆர்வம் காட்டியிருந்தால், 1981-இலிருந்து இன்றைக்கு வரை 123 பெர்மிட்டுகளுக்கு மேலே கொடுத்திருக்க முடியும். ஆனால் கொடுக்கவில்லை. அதுவும்கூட நிதிமன்றத்தின் உத்தரவின் பேரில் தான் கொடுத்திருக்கிறோம் என்று ஏற்கெனவே நான் சொன்னேன். சட்டம் இடமளித்திருந்தும் கூட, வாய்ப்பு வசதி இருந்தும் கூட, நாங்களாக நிறுத்தி வைத்திருக்கிறோம் என்று சொன்னால், இந்தக் கொள்கையில் நாங்கள் அசைக்க முடியாத நம்பிக்கை வைத்துக் காரியங்கள் செய்து கொண்டிருக்கிறோமா இல்லையா என்பதற்கு இதுவொரு உதாரணம். ஆகவே இப்படி இருக்கின்ற சூழ்நிலையைப் பயன்படுத்தித்தான் அந்தக் காரியங்களை நாங்கள் செய்ய வேண்டிய திர்ப்பந்தம் ஏற்படுகிறது.

மேற்கு வங்கத்தைப்பற்றிப் பேசுவோம் என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். நான் அதைப்பற்றிப் பேசத் தயாராக இல்லை. காரணம் உறுப்பினர் அவர்கள் அந்தக் கொள்கையைப்பற்றித்தான் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் நியாயமாக என்ன சொல்லியிருக்க வேண்டும்? “இன்றைக்கு மேற்கு வங்கத்தில் தேசியமயம் செய்ய முடியாது. பல்வேறு பிரச்சினைகளை அங்கே எதிர்நோக்க வேண்டியிருக்கிறது. எனவே அவைகளுக்கு முதலிடம் கொடுத்து விட்டு, அதன் பிறகுதான் செய்வோம்” என்ற கருத்தை உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லிவிட்ட காரணத்தால் நாங்கள் கேட்கக்கூடாது என்று சொல்கிறார்கள், நான் ஒப்புக்கொள்கிறேன். “நீங்கள் வந்தவுடன் ஏன் செய்யவில்லை” என்ற கேள்வியைக் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார். ஆனால் அந்தக் கருத்து நியாயம் என்று நாங்கள் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறோம். அதேபோல் இங்குள்ள

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

நிலைமைகளின் காரணமாகத்தான் இப்படிச் செய்யவேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்படுகிறதே தவிர, வேறு எந்த நோக்கமும் அல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றைச் சொன்னார்கள். தனியார் துறை ஆதிக்கம் வந்துவிடும் என்று சொன்னார்கள். ஏற்கெனவே சொன்னேன். தனியார் துறையினர் நம்மவரிடக் குறைவாகத்தான் இருக்கிறார்கள். நிச்சயமாக எந்தச் சூழ்நிலையிலும் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இருக்கிற பேருந்துகளின் மீது ஆதிக்கம் செலுத்துகிற அளவிற்கு, அதனுடைய வாய்ப்பு வசதிகளை உயர்த்துகிற அளவிற்கு இந்த அரசாங்கம் விட்டுவிடாது என்பதை மட்டும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். “நிரந்தரமாகவே தனியார்களுக்கு நீங்கள் விட்டு விடுவீர்களா?” என்று கேட்டார்கள். நிச்சயமாக இந்த அரசாங்கம் தேவையான அளவிற்குப் பொதுமக்களுக்குப் பேருந்துகளைக் கொடுத்த பின்பு, இதற்குப் பணத்தை ஒதுக்கி, அதை எடுப்பதற்கான ஏற்பாட்டை எதிர்காலத்திலே செய்யும் என்று நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். ஒரு கால அளவை நிர்ணயித்து நீங்கள் கொடுக்க வேண்டும்.

“உங்களுக்கு அதிக அதிகாரம் வேண்டும் என்றெல்லாம் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறீர்கள், இது கிடைக்காது என்று முடிவு செய்து விட்டீர்களா? கிடைக்கும் என்ற நம்பிக்கை இல்லையா?” என்ற ஒரு கேள்வியை வைத்தார்கள். அது கிடைக்குமானால், அடுத்த நாளே கூட சட்டமன்றத்திலே இதைப்பற்றி ஒரு திருத்தத்தைக் கொண்டுவந்து எடுப்பதற்கான வாய்ப்பு நிச்சயமாக இருக்கிறது. எனவே அதுவரை இப்படித்தான் வைத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்ற நிர்ப்பந்தத்திலே இந்த அரசாங்கம் இருக்கிறது. ஆகவே இந்த உண்மை நிலையினைப் புரிந்து இந்தத் திருத்தத்திற்கு ஆதரவு கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டு, விடைபெறுகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984) ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்”

394 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[மேலவைத் துணைத் தலைவர்]

[1984 மார்ச் 8]

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

சட்ட முன்வடிவு, பிரிவுவாரியாக, ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது.

பொது.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே,

“இத்திருத்தச் சட்டத்தில் எங்கெல்லாம் “நீலகிரி மாவட்டம்” என்ற வார்த்தைகள் வருகிறதோ, அதோடு “கன்னியாகுமரி மாவட்டம், சென்னை நகரம்” என்ற வார்த்தைகளையும் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

இந்தச் சட்ட முன்வடிவில் எங்கெல்லாம் “குறிப்பிடப்படும் நாளன்று” என்ற வார்த்தைகள் சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறதோ, அங்கெல்லாம் அதை நீக்கி விட்டு “31 அக்டோபர் 1983” என்று சேர்த்துக் கொள்ளவேண்டும்” என்று முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ப. மாணிக்கம் : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கொடுத்துள்ள திருத்தத்தை வழிமொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : உறுப்பினர் அவர்கள் இந்தத் திருத்தத்தின்மீது பேசுவதானால் பேசலாம்.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே நான் திருத்தத்தின்மீது பேசிவிட்டேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : உறுப்பினர் அவர்கள் திருத்தத்தைத் திரும்பப் பெறுகிறார்களா அல்லது வலியுறுத்துகிறார்களா?

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் எனது திருத்தத்தை வலியுறுத்துகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

“இத்திருத்தச் சட்டத்தில் எங்கெல்லாம் “நீலகிரி மாவட்டம்” என்ற வார்த்தைகள் வருகிறதோ, அதோடு “கன்னியாகுமரி மாவட்டம், சென்னை நகரம்” என்ற வார்த்தைகளையும் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் 395
 பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு
 (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

1984 மார்ச் 8]

இந்தச் சட்ட முன்வடிவில் எங்கெல்லாம் “குறிப்பிடப்படும் நாளன்று” என்ற வார்த்தைகள் சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறதோ, அங்கெல்லாம் அதை நீக்கி விட்டு “31 அக்டோபர் 1983” என்று சேர்த்துக் கொள்ளவேண்டும்”

திருத்தம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, தோல்வியுற்றது.

பிரிவுகள் 2, 3 ஆகியவை, அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டன.

பிரிவு 4.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, பிரிவு 4-ல் உட்பிரிவு (ஏ)-க்குப் பதிலாக கீழ்க்கண்டதை சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டும் :

“ (ஏ) பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் பணி நீலகிரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும். கன்னியாகுமரி மாவட்டம், சென்னை நகரம், தவிர பிற மாவட்டங்களைப் பொறுத்தமட்டில், பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் பணி அதிகமான தொலைவில் ஓடுகின்ற வழித் தடத்திலிருந்து தொடங்கும். இறுதியாக குறைந்த தொலைவில் ஓடுகின்ற வழித் தடத்தில் முடியும். இது 1983 அக்டோபர் மாதம் 31-ஆம் நாளிலிருந்து தொடங்கி பத்து வருட காலத்திற்குள் கையகப்படுத்தப்படும்” என்று முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ப. மாணிக்கம் : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கொடுத்துள்ள திருத்தத்தை நான் வழி மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : உறுப்பினர் அவர்கள் திருத்தத்தை வலியுறுத்துகிறார்களா அல்லது திரும்பப் பெறுகிறார்களா?

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் எனது திருத்தத்தை வலியுறுத்துகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

பிரிவு 4-ல் உட்பிரிவு (ஏ)-க்குப் பதிலாக கீழ்க்கண்டதை சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டும் :

396 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[1984 மார்ச் 8]

“(ஏ) பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் பணி நீலகிரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும். கன்னியாகுமரி மாவட்டம், சென்னை நகரம், தவிர பிற மாவட்டங்களைப் பொறுத்தமட்டில், பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் பணி அதிகமான தொலைவில் ஓடுகின்ற வழித் தடத்திலிருந்து தொடங்கும். இறுதியாக குறைந்த தொலைவில் ஓடுகின்ற வழித் தடத்தில் முடியும். இது 1983 அக்டோபர் மாதம் 31-ஆம் நாளிலிருந்து தொடங்கி பத்து வருட காலத்திற்குள் கையகப்படுத்தப்படும்.”

திருத்தம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, தோல்வியுற்றது.

பிரிவு 4, அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

பிரிவுகள் 5 முதல் 8 வரை, அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டன.

பிரிவு 9.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே,

“பிரிவு 9-ல் உட்பிரிவு (சி) மற்றும் அதன் விளக்கம் ஆகியவை நீக்கப் பெறவேண்டும்”.

என்று முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ப. மாணிக்கம் : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கொடுத்துள்ள திருத்தத்தை நான் வழி மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : உறுப்பினர் அவர்கள் திருத்தத்தை வலியுறுத்துகிறார்களா அல்லது திரும்பப் பெறுகிறார்களா?

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் எனது திருத்தத்தை வலியுறுத்துகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

“பிரிவு 9-ன் உட்பிரிவு (சி) மற்றும் அதன் விளக்கம் ஆகியவை நீக்கம் பெறவேண்டும்”.

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் 397
பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு
(சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

1984 மார்ச் 8]

திருத்தம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, தோல்வியுற்றது.

பிரிவு 9, அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

பிரிவுகள் 10, 11 ஆகியவை அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டன.

பிரிவு 1, சட்டமியற்றும் முறை, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை, அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டன.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை அரசு வற்புறுத்தி, நிறைவேற்றுவதால், பஸ்களை தேசிய உடமை யாக்குவதற்கு வாய்ப்பு இல்லாததால், இந்த மசோதாவை ஆட்சேபித்து, வெளிநடப்பு செய்கிறேன்.

(மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஆ. நல்லசிவன் அவர்கள் வெளிநடப்புச் செய்தார்.)

திரு. ப. மாணிக்கம் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நானும் அதே நிலை எடுத்து, வெளிநடப்பு செய்கிறேன்.

(மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ப. மாணிக்கம் அவர்கள் வெளிநடப்புச் செய்தார்.)

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நானும் வெளிநடப்பு செய்கிறேன்.

(மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா அவர்கள் வெளிநடப்பு செய்தார்.)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே,

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984) நிறைவேற்றப்பட வேண்டும்”

என்று முன்மொழிகிறேன்.

398 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

[1984 மார்ச் 8]

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984) நிறைவேற்றப்பட வேண்டும்”.

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

(2) 1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983.)

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவரவர்களே,

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, 1984 ஆம் ஆண்டு, சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு @ (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983) ஆய்விற் கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்” என்று முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : முன்மொழியப்பட்ட தீர்மானம்—

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, 1984 ஆம் ஆண்டு, சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983) ஆய்விற் கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்”.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, இந்தச் சட்டமுன்வடிவை நான் ஆட்சேபிக்கிறேன். எதிர்க்கிறேன் என்ற முறையிலே சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். பல்வேறு அரசியல் கட்சிகள் தங்களுடைய தொண்டர் படைகளுக்குப் பயிற்சி கொடுப்பதை, அவர்கள் டிரில் செய்வதை, ஆயுதம் தாங்கி பயிற்சி செய்கிறார்கள் என்று காரணம் சொல்லி, அதைத் தடை செய்யும் நோக்கத்தோடு இந்தச் சட்ட முன்வடிவு

@ 453-456 ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பு IV ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் 399
காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

1984 மார்ச் 8] [திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. மேலும் பல்வேறு முறைகளிலே மக்களைப் பயிற்றுவிக்க வேண்டுமென்பதற்காக கண்காட்சிகள், போஸ்டர்கள், டேப் ரிக்கார்டரில் பதிவு செய்யப்பட்ட பேச்சுகள் ஆகியவற்றைக்கூட கட்டுப்படுத்தும் முயற்சி இந்த மசோதாவில் இருப்பதால். இதை நான் ஆட்சேபிக்கிறேன். மேலும் சுவரிலே எழுதுவது, ரோட்டிலே எழுதுவது இவைகளுக்கூட குற்றம் ஆக்கப்படும் நிலையிலே இந்த மசோதாவின் ஷரத்துக்கள் இருக்கின்றன. இப்படி இதைத் தடை செய்யும்போது, மீறினார்கள் என்ற பெயரிலே 6 மாத சிறைத் தண்டனை, 2000 ரூபாய் அபராதம் என்ற நிலைமையும்; சுவரில் எழுதுபவர்களுக்கு, ரோட்டில் எழுதுபவர்களுக்கு 3 மாதம் சிறைத் தண்டனை, 500 ரூபாய் அபராதம் என்ற கடுமையான தண்டனை வைத்துள்ளதால், இந்த மசோதாவை எதிர்க்க வேண்டிய அவசியம் ஏற்படுகிறது.

ஆயுதம் தாங்கிய பயிற்சி என்று சொல்லும்போது, ஆயுதம் என்பதற்கு கம்பையும் சேர்த்துள்ளார்கள். அமைச்சரவர்கள் பேசியபோதுகூட டெட்லி வெப்பன்ஸ் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் சட்ட முன்வடிவிலே வெறும் 'ஆர்ம்ஸ்' என்று இருக்கிறது. கம்பை 'வெப்பன் ஆஃப் அபென்ஸ்' என்று சொல்லலாமா? கம்பு ஒரு 'வெப்பன் ஆஃப் அபென்ஸ்' ஆகக் கருதப்படுகிறது. ஆனால் அந்தக் கம்பைக்கூட 'வெப்பன் ஆப் அபென்ஸ்' என்று சொல்லி, தற்காப்பிற்காக உபயோகப்படுத்த பயிற்சி கொடுப்பதைக்கூட தடுக்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. மேலும் இப்படிப்பட்ட பயிற்சியை சமூக

(முற்பகல் 11-20)

விரோதிகள் செய்யும்போதுதான், அவர்களுக்கு எதிராக இந்தச் சட்டம் பயன்படுத்தப்படுமென்று அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். நடைமுறையிலே அரசியல் கட்சியான திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் தன்னுடைய அரசியல் கட்சி மாநாடு கூடும்போது அதை ஒழுங்குபடுத்துவது எப்படி என்பதுபற்றி ஆயுதம் தாங்காமல் அளித்த பயிற்சிகூட தடுக்கப்பட்டது. ஆயுதம் இல்லாமல் அந்தத் தொண்டர்களுக்குப் பயிற்சி அளித்தபோது, நூற்றுக்கணக்கான தொண்டர்கள் கைது செய்யப்பட்டு அவர்கள் மீது வழக்கு தொடரப்பட்டது. நடைமுறையிலே ஒரு வெகுஜன ஸ்தாபனம், ஒரு அரசியல் கட்சி தன்னுடைய அரசியல் கட்சி மாநாட்டைச் சமாளிக்க தொண்டர்களுக்குக் குறைந்தபட்ச பயிற்சி அளிப்பது தடுக்கப்படுகிறது. சாதாரணமாக ஆயுதம் தாங்கி அரசாங்கத்திற்கு எதிராக கடுமையான பயிற்சியளிக்க ஒருவரும் முன்வர மாட்டார்கள். ஆனால் ஒரு அரசியல் கட்சி தன்னுடைய மாநாடுகளைக்

400 1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

[1984 மார்ச் 8]

கூடும்போது அங்கு வருபவர்களை சமாளிக்க தன்னுடைய கட்சித் தொண்டர்களுக்கு குறைந்தபட்சப் பயிற்சி அளிப்பது தவறாகக் கருதப்படக் கூடாது. இது அவசரச் சட்டமாகக் கொண்டுவரப்பட்டதிலிருந்து இது எந்த நோக்கத்திற்காகக் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது என்பதை எங்களால் புரிந்துகொள்ள முடிகிறது. அகில இந்திய அளவிலே எடுத்துக்கொண்டால் குறிப்பிட்ட நபர்கள் நாட்டின் பிரஜைகள், மற்றவர்கள் இந்த நாட்டின் பிரஜைகள் அல்ல என்கிற முறையிலே, ஒரு குறிப்பிட்ட இயக்கத்திற்கு எதிராக, அவர்களை தண்டிப்பதற்காக இச்சட்ட முன்வடிவு கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. அரசியல் கட்சிகள் தங்களுடைய தொண்டர்களுக்குக் குறைந்த பட்ச ஆயுதம் இல்லாத பயிற்சி அளிப்பதை “ஆயுதம் தாங்கிய முறைப் பயிற்சி” என்று சொல்லி விமர்சித்து அவர்களைப் பழிவாங்குவது என்பது இந்த நாட்டிலுள்ள அடிப்படை ஜனநாயக உரிமைகளை மறுப்பதாகும். ஆகவே தான் நான் இச்சட்டமுன்வடிவை ஆட்சேபிக்கிறேன். சாதாரணமாக சுவர்களிலே, தெருக்களிலே எழுதுவதைக் கூட குற்றமாக இச்சட்ட முன்வடிவு கருதுகிறது. இன்றைக்கு சட்டமன்ற கட்டிடங்களைச் சுற்றிப் பார்த்தால் ஒன்று தெரியும். ஆன் உயரத்திற்கு போஸ்டர்களை ஆளும் கட்சியினர் ஒட்டுகிறார்கள். எங்களுக்கு இருப்பது சுவர்கள் மட்டும் தான். இல்லையென்றால் ரோடுகளில் ஒட்டுவது ஒன்று தான் எங்களுக்கு இருக்கின்ற வழி. அதைக்கூடத் தடை செய்யக்கூடிய அளவுக்கு காவல் துறையினருக்கு அதிகாரம் அளித்திருப்பதால். நான் இதை ஆட்சேபிக்கிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் இப்படிச் செய்வதை “ஆபாசம்” என்று முன்பொரு முறை இந்த அவையிலே சொன்னார்கள். ஆபாசமான எழுத்துக்களா இல்லையா என்பதை கோர்ட் தான் முடிவு செய்ய முடியும். எதிர்க் கட்சிகளைத் சார்ந்த தொண்டர்கள் ஏதாவது ஒட்டினால் உடனே அது ஆபாசம் என்று சொல்லி அவர்களைக் கைது செய்வதற்கு இச்சட்ட முன்வடிவு வழி செய்கிறது. ஆனால் ஆபாசமா இல்லையா என்பதை கோர்ட் தீர்ப்பு வரும்வரை முடிவு செய்ய முடியாது. இன்றைக்கு ஆபாசம் என்பதே சர்ச்சைக்குரிய ஒன்று என்று அமைச்சர் அவர்களே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அரசாங்கத் தரப்பிலேயே ஆபாசம் என்பதைக் கண்டுபிடிக்க சிரமம் இருக்கிறது என்று சொல்லும்போது. ஒரு காவல் அதிகாரி போஸ்டர் ஒட்டுபவர்களைக் கைது செய்வது, சம்பந்தப்பட்டவர்கள் வழக்குமன்றத்திற்குப் போவது என்றெல்லாம் வரும்போது எவ்வளவு சிரமம் வருகிறது. சாதாரணமாக மாவட்டப் போலீஸ் அதிகாரிக்கும் கமிஷனருக்கும் ஆபாசமா இல்லையா என்பதுபற்றி முடிவு செய்யும் அதிகாரம் அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்படி அதிக அளவு

1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் 401
காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

போலீசுக்கு அதிகாரம் தந்திருப்பதன் வாயிலாக அவர்கள் அரசியல் கட்சி களுக்கு எதிராக, அரசியல் கட்சித் தொண்டர்களுக்கு எதிராக இச்சட்டத் தைப் பயன்படுத்துவதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது. இந்த முறையை நான் ஆட்சேபிக்கிறேன். சாதாரணமாக இருக்கின்ற அடிப்படை உரிமைகள், பண்டமென்டல் ரைட்ஸ், கூட்டம் கூடுவது, எழுதுவது, பிரச்சாரம் செய்வது போன்றவற்றை இச்சட்டமுன்வடிவு தடை செய்கிறது. இவைகளைப் பொறுத்தவரை 'ரீசனபிள் ரெஸ்ட்ரிக்டிவ்' போடலாம் என்றுதான் இருக்கிறது. ஆனால் போலீஸ் கேன் புரோகிபிட்' என்று சொல்லும் அளவுக்குத் தடை செய்வதற்கான வழிவகை சட்டத்தில் இல்லை. இச்சட்ட முன்வடிவின் மூலம் போலீசுக்கு அபரிமிதமான அதிகாரம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நாட்டிலுள்ள மக்களின் சாதாரண நடவடிக்கைகள் கூட கட்டுப்படுத்தப்படுகின்றன. கூட்டம் கூட்டும் உரிமை, எழுதுகிற உரிமை, பிரச்சாரம் செய்கின்ற உரிமை போன்றவற்றைக் கூட, சமுதாய நலன் கருதி என்று சொல்லி தடுக்கிற உரிமை இதன்மூலம் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. பொதுவாகவே இப்படிப்பட்ட பொதுஜன நடவடிக்கைகளை கட்டுப்படுத்தக்கூடிய அளவுக்கு இந்த அரசு வந்ததற்குப் பிறகு, பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. அப்படி எடுக்கும் நடவடிக்கைகளில் இதுவும் ஒன்று. இச்சட்ட முன்வடிவை எதிர்ப்பதைத் தவிர வேறு வழியே இல்லாததால்தான் நான் கடுமையாக ஆட்சேபிக்கிறேன். இப்போது ஆளும் கட்சிக்கு மெஜாரிட்டி இருப்பதன் காரணமாக சிரமம் இல்லாமலேயே இச்சட்டமுன்வடிவை நிறைவேற்றிவிடலாம். ஆனால் நாளைக்கு அவர்களே ஒருவேளை இந்தப் பக்கம் வர வேண்டிய நிலைமை வரலாம். அப்போது அரசை நடத்துகின்ற ஆளும் கட்சி இவர்களுக்கு எதிராக இச்சட்டத்தைப் பயன்படுத்தக்கூடிய நிலைமை வரலாம். இப்போது ஆளும் கட்சியும் முன்பு எதிர்க் கட்சியாக இருந்து நிலைமைகளை எல்லாம் அறிந்த ஒன்று தான். ஆகவே வருங்காலத்தில் இவர்களுக்கே எதிராக இது பயன்படுத்தப்படலாம். உடனடியாக வருகிற அரசியல் கிளர்ச்சிகளை அடக்கி ஒடுக்கத்தான் சமூக விரோதிகளை ஒடுக்குகிறோம் என்கிற பெயரில் இச்சட்ட முன்வடிவை அவசரச் சட்டமாகக் கொண்டு வந்தார்களோ என்று கூட நான் சந்தேகிக்கிறேன். எனவே இப்படிப்பட்ட ஜனநாயக உரிமைகளைப் பறிக்கும் ஆபத்தான விளைவுகள் இந்தச் சட்டமுன்வடிவால் ஏற்படுவதை நான் கடுமையாக ஆட்சேபித்து, என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா: மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே,

4021984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

[1984 மார்ச் 8]

இந்த அவையின் முன்பு வைக்கப்பட்டிருக்கிற இந்தச் சட்டத் திருத்தத் தின் மீது சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இந்திய அரசியல் சட்டத்தில், ஜீவாதார உரிமைகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த உரிமைகளைப் பெறுவதற்காக 20 நூற்றாண்டு முழுவதும் போராடித்தான் நாம் பெற்றிருக்கிறோம். உலக நாடுகளின் சரித்திரத்தை நாம் எடுத்துப்பார்த்தால், அடிப்படை உரிமைகளைப் பெறுவதற்காக, அந்தந்த நாட்டு மக்கள் மிகப் பெரிய போராட்டங்களை நடத்தித்தான் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்க்கலாம். இங்கிலாந்து நாட்டு அரசியல் சட்டத்தைப் பார்த்தாலும்கூட, அந்த நாட்டு மன்னரை வற்புறுத்தி, மக்கள் உரிமைகளைப் பெற்றதாக வரலாறு சொல்கிறது. அப்படி இருக்க, நம்முடைய அரசு மக்களுடைய ஜீவாதார உரிமைகளைப் பறிக்கிற முறையில், இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருப்பது சரியல்ல என்ற கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இந்திய அரசியல் சட்டத்தின் 19-வது பிரிவில் சிழக்கண்டவாறு சொல்லப் பட்டிருக்கிறது—

19(1) All Citizens shall have the right—

- (a) to freedom of speech and expression;
- (b) to assemble peaceably and without arms;
- (c) to form associations or unions;

எனவே மக்கள் கூடுவது, அல்லது ஒரு சங்கத்தை அமைத்துக்கொள்வது என்பது மக்களின் ஜீவாதார உரிமைகள். இந்த ஜீவாதார உரிமைகளின் மீது இந்தச் சட்டத்தின் மூலம் 'ரீசனபிள் ரெஸ்ட்ரிக்ட்டென்ஸ்' வைக்கலாம் என்று இருக்கிறது. அல்லது இப்போது கொண்டு வந்திருக்கிற சட்டத்தில் "ரீசனபிள் ரெஸ்ட்ரிக்ட்டென்ஸ்" என்று சொல்லப்படுகிற நிலையில் இல்லை. இந்தச் சட்டம், மனித உரிமைகளைப் பறிக்கிற சட்டமாக அமைந்திருக்கிறது என்று தான் சொல்ல முடியும். இந்தச் சட்ட முன்வடிவை ஏற்கெனவே அவசரச் சட்டமாகக் கொண்டுவந்து, இப்போது அதற்குப் பதிலாக சட்ட முன்வடிவாகக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். இந்தச் சட்டம் அமுலுக்கு வருவதற்கு முன்பேயே, அதாவது இந்த அவசரச் சட்டம் போட்ட நேரத்திலேயே என்ன நடந்தது என்று பார்த்தால், இந்த அரசுக்குப் பிடிக்காத கட்சிக்காரர்களின் நடவடிக்கைகளைக் கட்டுப்படுத்தத்தான் கொண்டு வந்திருப்பதாகக் கருதுகிறேன். இன்னும் குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டுமானால், திராவிட முன்னேற்றக் கழகம், 'தொண்டர் அணி' என்று அமைத்திருக்கிறது. இந்த

1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் 403
காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

அணி வன்முறையில் ஈடுபடவில்லை. மற்றொரு கட்சியின் விவகாரங்களில் ஈடுபடவில்லை. இந்தத் தொண்டர் அணி என்னவென்றால், கட்சியின் மகாநாடு, பொதுக்கூட்டங்களின்போது கூட்டங்களை ஒழுங்குபடுத்துவதற்காக அமைக்கப்பட்டது. ஆனால் அதிகாரிகள் அவசர அவசரமாக நெல்லையிலும், சேலத்திலும், தர்மபுரியிலும் எந்தவிதமான ஆயுதங்களும் இல்லாமல், பொது இடங்களில் கூட அல்ல, தனிப்பட்ட இடங்களில் நடத்திய அந்த அணியினுடைய பயிற்சியைத் தடை செய்து அவர்கள் மீது வழக்குத் தொடர்ந்திருக்கிறார்கள். - அந்த வழக்கிலும்கூட, இந்தச் சட்டப்படி, இந்த அவசரச் சட்டப்படி இந்த வழக்கைப் போட்டிருக்கிறோம் என்று தைரியமாகச் சொல்லவில்லை. அப்படிச் சொன்னாலும், வழக்கு மன்றத்திற்குப் போகலாம், அல்லது வேறு பிரகாரம் காணலாம். ஒரு பக்கத்தில் இந்தியக் குற்றவியல் சட்டப்படியும் வழக்குப் போடுகிறார்கள், இன்னொரு பக்கம் இந்த ஆர்டினன்ஸ் படியும் வழக்குப் போடுகிறார்கள். எனவே இந்தச் சட்டத்தினுடைய நோக்கமே, ஜனநாயக உரிமைகளைப் பறிப்பதாக இருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்லசிவன் அவர்கள் சொன்னதுபோல், இன்றைக்கு அரசியலில் கட்சிகளுக்குள்ளேயே எதிர்ப்புணர்ச்சிகள் இருப்பது உண்மைதான். அப்படி எதிர்ப்புகளைக் காட்டிக்கொள்ள பல வழிகள் இருக்கின்றன. அப்படியே பிரச்சாரம் செய்யவும் பல வழிகள் இருக்கின்றன. சுவர்களில் எழுதும்போது ஆபாசமாக இருந்தால் நடவடிக்கை எடுக்கலாம். அதற்கு ஒன்றும் ஆட்சேபணையில்லை. அதற்கு இப்போதே போதுமான சட்டம் இருக்கிறது. அதேபோல் வன்முறையைத் தூண்டுவோர்களுக்கு எதிராகவும் ஏற்கெனவே சட்டம் இருக்கிறது. அதற்காக இந்த அவசரச் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்து இங்கே நிறைவேற்ற முயற்சி செய்வது நியாயமல்ல, ஜனநாயக முறையல்ல என்பதை வற்புறுத்திச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 11-30)

இந்தச் சட்ட முன்வடிவை நான் கடுமையாக எதிர்க்கிறேன். என்னுடைய கடுமையான எதிர்ப்பை உடல் வலிவால் காட்ட முடியாவிட்டாலும், வார்த்தை அளவில் எந்த அளவுக்கு நான் கடுமையாகச் சொல்ல முடியுமோ அந்த அளவுக்குக் கடுமையாகச் சொல்லி சட்ட முன்வடிவை எதிர்க்க விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு இங்கே காணப்படும் போக்கு என்னவென்றால், ஜனநாயக முறையில் ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு, பெரும்பான்மை பலத்தை வைத்துக் கொண்டு ஜனநாயக உரிமைகளைப் பறிக்கிற நடவடிக்கைகளை அரசு மேற்கொள்வதைப் பார்க்கிறோம். ஆகவேதான் ஒரு கான்ஸ்டிடியூஷனல் எக்ஸ்பர்ட்

404/1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

[1984 மார்ச் 8]

சொன்னார். “tyranny of the majority” அதாவது பெரும்பான்மையினுடைய கொடுங்கோன்மை. இந்தக் கருத்தைச் சொன்னவர் திரு. பால்கி வாலா என்று கருதுகிறேன். எனவே பெரும்பான்மை பலம் இருக்கிற காரணத்தால் எதையும் செய்யலாம், எதையும் சாதிக்கலாம் என்ற எண்ணத்தோடு இப்படிப்பட்ட நடவடிக்கைகளை அரசு எடுத்திருப்பதை நான் இங்கே சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். ஒரு அருமையான கருத்தை ஒரு கான்ஸ்டிடியூஷனல் நிபுணர் சொன்னார். அதாவது:

“It is a poignant thought that countless Indians died in order to secure the basic human freedom for India and within a quarter of a century of our attaining this freedom, our elected representatives claim the right to take them away.”

நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் திரு. பொன்னையன் அவர்களைச் சொல்ல வில்லை. பொதுவாகச் சொல்கிறேன். தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள் அதிகாரிகளைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு இருக்கிற உரிமைகளைப் பறிப்பது நியாயமல்ல என்ற கருத்தை அந்த நிபுணர் தெரிவித்திருக்கிறார். எனவே இந்தச் சட்ட முன்வடிவைப் பொறுத்தவரையில் இதைத் தவறாக ‘மிஸ் யூஸ்’ செய்வதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது, இந்த அதிகாரத்தை அதிகாரிகளின் கையிலே கொடுத்துவிட்டால் நிலைமை கெட்டுவிடும்.

“power makes a man corrupt” அந்த அதிகார போதையின் மூலமாக பல தவறான நடவடிக்கையில் அவர்களை ஈடுபடச் செய்து விடுகிறது. அதற்கெல்லாம் இந்த அரசாங்கம் காரணமாக இருக்கிறது என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இதற்கு முன்னால்கூட நம்முடைய அரசு பத்திரிகைச் சுதந்திரத்தைக் கட்டுப்படுத்தும் சட்டம் ஒன்றைக் கொண்டு வந்து நிறைவேற்றியது. ஆனால் பின்னாலே அதை வாபஸ் வாங்கியது. கடைசியில் அதுமாதிரி இது ஏற்பட்டு விடக்கூடாது. ஏனென்றால் எப்போது நிலைமைகள் வெடிக்கும் என்று சொல்ல முடியாது. பத்திரிகைச் சுதந்திரத்தைக் கட்டுப்படுத்த கொண்டு வரப்பட்ட சட்டம் நிறைவேற்றப்பட பல மாதங்களாகிவிட்டன. பிறகு எங்கேயோ அது வெடித்த பிறகு அது தமிழ் நாட்டிலும் தொடர்ந்து, கடைசியில் நம்முடைய அரசு அந்தச் சட்டத்தை வாபஸ் வாங்கிட வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது என்பதை நாம் அறிவோம். அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை

1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் 405
காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

1984 மார்ச் 8] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

இதிலும் ஏற்பட்டுவிடக்கூடாது என்று நான் விரும்புகிறேன். எனவே இந்தச் சட்டத் திருத்தத்தை நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கைவிட வேண்டும். ஏனென்றால் அவர் சட்டம் தெரிந்தவர். சட்டம் படித்தவர். பொதுமக்களுடைய நலனை உணர்ந்தவர். அரசியல் கட்சிகளுடைய பிரச்சார முறைகளை உணர்ந்தவர். எனவே ஜனநாயக உரிமைகளைப் பறிக்கிற நிலைமையை உருவாக்கும் இந்தச் சட்ட முன்வடிவைக் கைவிட வேண்டும் என்று இச் சட்ட முன்வடிவைக் கடுமையாக எதிர்த்து அமைகிறேன்.

* திரு. ப. மாணிக்கம்: மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே, அரசால் அவசரச் சட்டமாகக் கொண்டு வரப்பட்டு, சட்ட முன்வடிவாக, சட்டமன்றப் பேரவையில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டு, கடுமையான எதிர்ப்புக்குப் பிறகு அது பின்வலிக்கப்பட்டு, திரும்பவும் ஒரு அவசரச் சட்டமாகப் பிறப்பிக்கப்பட்டு, திரும்பவும் இது சட்ட முன்வடிவாக இங்கே இன்றைக்கு வந்திருக்கிறது. இம்மாதிரியான நடைமுறை பிகார் மாநிலத்தில் கடைப்பிடிக்கப்பட்டு, இம்மாதிரி முதலில் கொண்டு வரப்பட்ட அவசரச் சட்டத்தையே திரும்பவும் கொண்டு வருவது அநீதியானது, தவறானது என்று உச்ச நீதிமன்றத்திற்கு ஒரு வழக்கு சென்றிருக்கிறது. இது 'இல்லீகல்' என்று வழக்கு தொடரப்பட்டிருக்கிறது.

இன்றைக்கு நம் நாட்டில், ஜனநாயகத்தை வலுப்படுத்த சட்டத் துறை நிபுணர்களும் சட்டத்தில் நம்பிக்கையுள்ள சமூக இயலாளர்களும் பல்வேறு முயற்சிகளைச் செய்கிறார்கள். அரசு மேலும் மேலும் அதிக அதிகாரங்களை அதிகலும் குறிப்பாக காவல் துறையின் மூலமாக நிறைவேற்றப்பட வேண்டிய அதிகாரங்களைக் குவித்துக்கொண்டிருப்பது என்பது ஜனநாயகத்திற்கு ஆபத்தானதாகும். அரசியல் விஞ்ஞானத்தில் இன்னொரு கருத்து சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அதாவது ஒரு அரசு மேலும் மேலும் அதிக சட்டங்களைக் கொண்டு வந்து தன்னுடைய அதிகாரத்தை வலுப்படுத்திக் கொள்ளுவதற்கு முயற்சித்தால், அந்த அரசு பலகீனப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது என்பது மட்டுமல்ல, சமுதாயத்தில் கொந்தளிப்பு அதிகரித்து வருகிறது என்பதற்கும் அடையாளமாகும். எனவேதான் எனக்கு முன்பு பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் பிகார் வெடிப்பு பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். வெடிப்பு எதிலே வராமென்று சொல்ல முடியாது. ஏனென்றால், உலகத்திலே பல நாடுகளில் பல்வேறு சந்தர்ப்பங்களில் பல்வேறு விஷயங்களில் வெடிப்பு வந்திருக்கின்றது. அது மிகப் பெரிய பிரச்சினையாக வரலாம். ஓரிடத்திலே கிராமக் கலவரமாக ஆரம்பித்து மாநில மோதல்களாக பரிணமிக்கிறது அப்படிப்

406 1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

[திரு. ப. மாணிக்கம்]

[1984 மார்ச் 8]

பட்ட சூழ்நிலை இருக்கிறது. எனவே இதைச் சமாளிக்க அதிகாரம் தேவையென்றால் அது வேறு விஷயம். இருக்கக்கூடிய அதிகாரத்தைப் பயன்படுத்தியே அதைச் செய்ய முடியும். அதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆனால் இது சுவற்றில் எழுதுவதைக்கூட தடை செய்கிறது. இது நடைமுறையில் மக்களை ஒழுங்குபடுத்த என்று ஆரம்பித்து மக்களுடைய கொந்தளிப்புக்கு வழி வகுக்கும்.

இரண்டாவது, இதிலே சில குறிப்பிட்ட அதிகாரத்தில் உள்ளவர்களுக்குப் பொறுப்பு தரப்பட்டிருக்கிறது. நடைமுறையில் இப்படிப்பட்ட சட்டங்கள் வரும்போது, அவர்களுடைய ஞானத்திற்கு வந்த பிறகு, அவர்களுடைய முடிவிற்கு வந்த பிறகு “to his satisfaction” என்று வரும்போது, என்ன ஆபத்து வருமென்றால், பல நேரங்களில் ஒருதலைப்பட்சமாகப் போகும். ஒருதலைப்பட்சம் என்று பொதுவாகச் சொல்கிறேன். ஏனென்றால் எப்போதுமே அதிகாரத்தில் யார் இருக்கிறார்களோ அவர்கள் பாதுகாப்புக் காக அதிகாரிகள் செயல்பட வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. நம்முடைய அமைப்பு அப்படித்தான் இருக்கிறது. ஏனென்றால் சட்டத்தை யார் போடுகிறார்களோ, அதை நிறைவேற்ற யார் முயற்சிக்கிறார்களோ அவர்கள் சார்பாக அதிகாரிகள் சட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டும். இந்த முறையில் நடைமுறையில் இந்த மாதிரியான சட்டங்கள் எழையெளியவர்களைப் பாதிக்கும். ஒரு கட்சியின் ஊழியர் சுவற்றில் எழுதினால், இந்தச் சட்ட முன்வடிவின் கீழ் தப்பு செய்தான் என்று கைது செய்வார்கள். பிறகு அந்தத் தொண்டனுக்காக அந்தக் கட்சி போராட்டம் நடத்தும். ஊழல் நடக்கிறது என்றால் எழுதுகிறார்கள். குறிப்பாக நகராட்சியில் சாக்கடைத் தண்ணீர் எடுப்பதில்லை. அங்குள்ள அதிகாரி தப்பு செய்கிறார். இது ஊருக்குத் தெரிந்த உண்மை. ஆனால் சட்டத்திற்கு முன் இருப்பது கஷ்டம். ஊரில் தப்பு செய்வார்கள். அது எல்லோருக்கும் தெரியும். எவ்வளவோ ரௌடிகள் இருக்கிறார்கள் ஊரிலே. ஊரே அவர்களுக்குப் பயப்படும். சட்டத்தின்படி அவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்க முடியாது. அவர்கள் மீது குற்றச்சாட்டு கொண்டு வந்து நிரூபிப்பது என்பது கஷ்டம். அவனைக் கண்டால் காவல் துறை அதிகாரிகளே பயப்படுவார்கள். இப்படியெல்லாம் சமுதாயம் மாறுபட்டிருக்கிறது. அதை நம்மாலே திருத்த முடியாது. ஆகவே இந்தக் குறைகள் சமூகத்தில் நடக்கின்றன என்று எழுதினால், இந்தச் சட்டத்தின்படி குற்றம். இப்படி எல்லையற்ற அதிகாரத்தை அரசு எடுத்துக்கொள்வது மாத்திரமல்லாமல்,

1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் 407
காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. ப. மாணிக்கம்]

அந்த அதிகாரத்தைச் செயல்படுத்த குறிப்பிட்ட அதிகாரிக்குத் தருகிறது. எந்தச் சட்டத்தின் அமுலையும் கண்காணிக்க அதிகாரிகள் உண்டு. குறிப்பிட்ட அதிகாரிக்கு அதிகாரம் கொடுக்கும்போது, பல தவறுகளுக்கு அது இடம் தரும், நிச்சயமாக ஜனநாயகத்தைப் பாழ்படுத்தும். சாதாரண உரிமைகள், சிவில் ரைட்ஸ், இந்தியக் குடிமகனுடைய உரிமைகள், எலிமெண்டரி ரைட்ஸ்—ஆகியவற்றைக்கூட இது பறித்துவிடும். ஆகவேதான் இதை அரசு பின்வலிப்பது நல்லது. ஏற்கெனவே சட்டப் பேரவையில் வந்து பின்வலிக்கப் பட்டு இங்கே திரும்ப வருகிறது. நான் இதன் நோக்கத்தைப்பற்றிப் பரிசீலிக்கவில்லை, விளைவைப்பற்றி நான் சொல்லுகிறேன். விளைவு விரும்பத்தகாதது. எனவே இந்தச் சட்ட முன்வடிவு விரும்பத்தகாதது என்று கூறி அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சட்ட முன்வடிவைப் பொறுத்தவரைக்கும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னதைப்போல, எந்த ஒரு குறிப்பிட்ட அரசியல் இயக்கத்திற்கும் எதிராக இது கொண்டுவரப்படவில்லை என்பதை நான் முதற்கண் தெளிவுபடுத்திக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-40)

காரணம் இந்தச் சட்ட முன்வடிவைப் பொறுத்தவரைக்கும், பல காலமாக மத்திய அரசு மாநில அரசுகளுடன், பாரதத்தின் பல்வேறு மாநில அரசுகளுடன் தொடர்புகொண்டு, இத்தகைய ஒரு சட்டம் தேவை என்று தன்னுடைய கருத்தைச் சொல்லி, எதற்காக இந்தச் சட்டம் வேண்டுமென்ற கருத்தினையும் சொல்லி மாநில அரசுகளுக்குத் தாக்கீது அனுப்பினார்கள். குறிப்பாகப் பொதுமக்களிடையே அல்லது அதன் ஒரு பிரிவினரிடையே அச்சத்தையும், பாதுகாப்பின்மை போன்ற உணர்வுகளையும், பொது அமைதியைக் குலைக்கும் அளவிற்கு பெரும் கலவரங்களாக ஆகிவிடக் கூடுமென்ற உணர்வுகளையும் ஏற்படுத்துவதுதான் சில அமைப்புகள். குறிப்பிட்ட அமைப்புகள், ஆர்.எஸ்.எஸ்., ஜமாத்-இ-இஸ்லாம், ஆனந்த மார்க் போன்ற அமைப்புகள் இந்த வன்முறைச் சம்பவங்களில் ஈடுபடக்கூடிய சூழ்நிலையில் தங்கள் பணிகளை பாரதத்தின் பல்வேறு பகுதிகளில் மேற்கொண்டிருக்கிற காரணத்தால், இதற்குத் தனியாக ஒரு சட்டம் வேண்டியிருக்கின்றது. ஐ.பி.சி.-யைப் பொறுத்தவரைக்கும், அதிலே பிரிவுகள் இருக்கின்றன, இல்லை என்று சொல்லவில்லை, 143-வது பிரிவு 'அன்லாபுல் அசம்பிளி' என்ற பிரிவும்

408 1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

[திரு. சி. பொன்னையன்]

[1984 மார்ச் 8]

153-ஏ ஐ.பி.சி. என்ற பிரிவும்கூட ஏற்கெனவே இது குறித்து நடவடிக்கை எடுக்க ஓரளவிற்கு வழிவகைகளைச் செய்திருந்தாலும், அந்த ஷரத்துக் களின் அடிப்படையில்

only curative action can be initiated,

not preventive action

என்ற முறையில்

Preventive action

தேவை. “முன் எச்சரிக்கையாக சில எதிர்

பார்ப்புகள் இருக்கிறபோது பின் விளைவுகள் மக்களுடைய நலனுக்குக் குந்தகமாக அமைந்து விடுமென்ற அச்சம் ஏற்படுகிறபோது, மக்களின் நலன் கருதி, பொது மக்களுடைய உயிருக்கும், உடமைக்கும் பாதுகாப்புத் தர வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு இன, மத, மொழி, வகுப்புவாதக் கலவரங் களில் ஈடுபட்டு குறுகிய எல்லைக்குள் சென்று,

Parochial approach

என்று சொல்லக்கூடிய குறுகிய எல்லைக்குள் சென்று, சில நிகழ்ச்சிகள் நடந்தபின், விளைவுகள் விபரீதமாக ஏற்பட்டுவிடக்கூடாது. எனவே

Preventive action

என்ற முறையில் இதுபோன்ற சட்டங்கள் மாநிலங்கள்

கொண்டுவர வேண்டும்” என 10—8—1979 ஆம் நாள் அன்று மத்திய அரசு

மாநில அரசுகளுக்குத் தாக்கீது அனுப்பியது. பல்வேறு அமைப்புகள், ஜன

நாயக அமைப்புகள் என்ற போர்வையில் வன்முறையில் ஆங்காங்கு ஈடுபட்டு,

மதத்தை, இனத்தை, மொழியை, வகுப்பு வாதங்களை எல்லாம் பின்னணியாக

வைத்து மக்களுடைய உயிருக்கும், உடமைக்கும் சேதத்தை ஏற்படுத்தியதை

யெல்லாம் எடுத்துக் காட்டி, 1980 ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதத்தில் இந்தச் சட்

டத்தை ஈடேற்ற வேண்டிய அவசியத்தை வலியுறுத்தி மத்திய அரசு மாநில

அரசுகளுக்கு மீண்டும் தாக்கீது அனுப்பியது. அதற்குப் பிறகுதான் இந்தச்

சட்டத்தை தமிழக அரசும், மத்திய அரசினுடைய

Direction -க்கு ஏற்ப

கொண்டுவர முடிவு செய்து, இந்தச் சட்ட முன்வடிவைக் கொண்டு வந்தது

சட்ட முன்வடிவைக் கொண்டு வந்ததற்குப் பின் ஏன் திரும்பப் பெறப்பட்டது

என்று கேட்டார்கள்.

First an ordinance was promulgated.

அந்த ஆர்டினன்ஸைப் பொறுத்த வரைக்கும், சட்டமாக ஆக்க

வேண்டுமென்று A Bill was introduced ஆனால் அவையிலே மாண்புமிகு

உறுப்பினர்களான திருவாளர்கள் சங்கரைய்யா, அழகிரிசாமி போன்றவர்கள்

எல்லாம் சில திருத்தங்கள் தேவை என்று எங்களிடம் சொன்ன பிறகு,

நாங்கள் ஆராய்கிறோம் என்று சொல்லி, பிறகு அடுத்த தொடர் கூட்டத்

துக்குத் தள்ளிப் போட்டோம். அவர்கள் கூறிய திருத்தங்கள் அனைத்தும்

ஒத்துக்கொள்ள முடியாதவை என்றாலும்கூட, சில திருத்தங்களை ஏற்று

திருத்தங்களாக ‘அமென்ட்மென்ட்ஸ்’ என்ற முறையில் மாற்றி திருத்தங்

1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சி. பொன்னையன்]

களைக் கொண்டுவந்து, மீண்டும் இந்த அவைக்கு தற்போது இந்தச் சட்ட முன்வடிவு வந்திருக்கிறது. இதை நான் இங்கு சொல்கிறபோது, இந்தச் சட்ட முன்வடிவை தவறான முறையில் அரசு எதிர்க்கட்சித் தலைவர்களுக்கு எதிராக ஜனநாயக இயக்கங்களுக்கு எதிராகப் பயன்படுத்தக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை உருவாகிவிடாதா என்ற அச்ச உணர்வுகளை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அவர்களுக்கு நான் உறுதியாகச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அத்தகைய சூழ்நிலை கண்டிப்பாக ஏற்படாது. காரணம் இந்தச் சட்டத்தினுடைய 41-ஏ பிரிவைப் பொறுத்தவரைக்கும்

Power to prohibit drink or training by 5 or more persons என்கின்ற இடத்தில் அரசியல் இயக்கங்கள் மற்ற அமைப்புகள் எல்லாம் ஏதோ பயிற்சி செய்வதை முழுவதுமாகத் தடுக்க வேண்டுமென்பது நோக்கமல்ல. ஆயுதங்கள் தாங்கி பயிற்சி செய்கின்றபோது, அத்துடைய பின் விளைவுகளை உள்நோக்கங்களைக் கருத்தில் கொண்டு அவை தடுக்கப் படவேண்டும் என்பதுதான் இந்தச் சட்ட முன்வடிவினுடைய தலையாய நோக்கம் என்பதனை நான் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

“The Commissioner may, whenever he considers it necessary so to do for the preservation of the public peace or public safety or for the maintenance of public order, by order in writing prohibit the holding of, or taking part in, drill with arms or training with arms by five or more persons in any place, whether public or private or the carrying of arms in any procession”

என்றுதான் கூறப்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்து, மாண்புமிகு உறுப்பினர் போஸ்டர் ஒட்டுவது குறித்து ஆளுங்கட்சியாக இருக்கின்ற காரணத்தினாலேயே பெரிய போஸ்டர்களாக ஒட்டி விடலாம் என்று சொன்னார்கள். மாண்புமிகு மரியாதைக்குரிய அன்பு அண்ணன் நல்லசிவன் அவர்கள் இயக்கத்தைப் போன்று எங்களுடைய இயக்கமும் ஏழைத் தொண்டர்களை லட்சக்கணக்கில் கொண்டிருக்கின்ற இயக்கம்தான். எங்கு வேண்டுமானாலும் ஆளுயர போஸ்டர்களை ஒட்டக் கூடிய அளவுக்கு இந்த இயக்கம் இல்லை. ஆனால் அப்படி போஸ்டர்களை ஒட்டுகின்றபோது, அதிலேகூட, இந்தச் சட்ட முன்வடிவின் அடிப்படையிலே நடவடிக்கை எடுக்கலாம். இது சுவரில் எழுதுகின்ற காரணத்தினால்தான் நடவடிக்கை என்பதற்காக அல்ல என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். அதுவும் எப்போது? எந்த ஒரு அரசியல் கட்சியும் தேர்தல் பிரச்சாரத்திற்காக போஸ்டர் போட்டு ஒட்டுகின்றபோது, நடவடிக்கை எடுக்கலாம் என்று

410 1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

[திரு. சி. பொன்னையன்]

[1984 மார்ச் 8]

இந்தச் சட்ட முன்வடிவில் இல்லை. வேறு அமைப்புகள் சுவரிலே எழுதுகின்ற போது, இந்தச் சட்ட முன்வடிவைப் பயன்படுத்தி அவர்களைத் தடுப்பதற்காக அல்ல இந்தச் சட்ட முன்வடிவு. காரணம்

“In the opinion of the Commissioner”, as rightly observed by the hon. Member—C.P.I. Leader—Brother Manickam. That means that the Commissioner should arrive at a subjective satisfaction before he passes an order or takes action under this provision.

இப்படி தெளிவாக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே இந்தச் சட்டத்தைப் பயன்படுத்தி, அரசியல் உணர்வுகளோடு சில அமைப்புகள் செயல்படுகின்றபோது, அவற்றைத் தடை செய்கின்ற அளவுக்கு இந்தச் சட்டம் ஏவி விடப்படும் என்று அச்சப்படத் தேவையில்லை. காரணம்

“There are in-built provisions in this enactment and they would protect the political parties when they democratically function’.

ஏன் இதை நான் சொல்கிறேன்? ‘democratically function’ என்று ஏன் சொல்கிறேன் என்றால், ஆயுதம் தாங்கி, துப்பாக்கிகளை ஏந்தி, வெடிகுண்டுகளை ஏந்தி, ஜனநாயக ரீதியாக அமைக்கப்பட்டிருக்கின்ற ஒரு தத்துவத்தைத் தகர்த்துவிடலாம் என்று எண்ணி சிலர் மதத்தையும், இனத்தையும், மொழியையும் பயன்படுத்தி வன்முறைகளில் ஆங்காங்கு ஈடுபடுகின்றபோது, பாதிப்பு பொதுமக்களுக்கு ஏற்படுகிறது. பொதுமக்களுக்குப் பாதிப்பு ஏற்படக்கூடாது என்பதற்காகவும், அத்தகைய அமைப்புகள் ‘பேரல் கவர்ன்மென்ட்’ என்ற அளவிலே செயல்பட்டு, தன்னிச்சையாக ‘லா அண்டு ஆர்டர்’ எல்லாம் அவர்கள் கையிலே செயல்படுகின்றபோது, ஜனநாயக நாட்டில், ஜனநாயக அமைப்பு மிளிர்ந்திட அது உகந்ததாக இராது என்ற காரணத்தினால், அது போன்றவற்றை நாம் ஊக்குவிக்கக்கூடாது என்ற நோக்கத்தோடுதான் மைய அரசு மாநில அரசுகளை இதுபோன்ற சட்டத்தைக் கொண்டுவரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. அந்த அடிப்படையிலேதான் இது கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறதேயொழிய, ஏதோ தமிழகத்தில் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் என்ற எதிர்க்கட்சி சில பயிற்சிகளை நடத்துகின்ற காரணத்தினால், அவர்களுக்கு எதிராக இதைப் பயன்படுத்த வேண்டுமென்ற நோக்கோடு இது கொண்டுவரப்பட்டது என்று சொல்வது முற்றிலும் உண்மைக்குப் புறம்பான ஒன்று என்பதனை நான் ஆதாரத்தோடு சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் 411
காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சி. பொன்னையன்]

சுவரிலே எழுதுவது பற்றி மாண்புமிகு அண்ணன் திரு. நல்லசிவன் அவர்கள் சொன்னார்கள். இதிலே தெளிவாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. முன்னாலே இருந்த சட்டமுன்வடிவில் சுவரிலே எழுதுவது குற்றம் என்று தான் இருந்தது. அது குறித்துத்தான் மார்க்சிஸ்ட் இயக்கத்தின் சார்பில் பெரியவர் சங்கரய்யா அவர்களும், சி.பி.ஐ. இயக்கத்தின் சார்பில் தோழர் பெரியவர் அழகர்சாமி அவர்களும் என்னிடத்திலே எடுத்துச் சொன்னார்கள். சுவரில் எழுதுவது குற்றம் என்றால், எங்கள் இயக்கம் மட்டுமல்ல, உங்கள் இயக்கத்திற்குக்கூட தேர்தலில் வழிவகை இல்லாமல் போய்விடுமே என்றார்கள். சுவரில் எழுதுவது என்பது நமக்கு அடிப்படையான ஒன்று என்று எடுத்துச் சொன்னார்கள். அது தவறு.

(முற்பகல் 11-50)

காரணம்

There was an omission. That was later realised, and it was subsequently corrected by way of an official amendment. If such writing or marking offends against decency or morality or promotes on grounds of religion, race, place of birth, residence, language, caste or community or any other ground whatsoever, disharmony, feelings of enmity or hatred or ill-will towards different religious, racial, language or regional groups or castes or communities

என்று மிகத் தெளிவாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. பாரதத்தின் பல்வேறு பகுதிகளில் இன அடிப்படையில், மொழி அடிப்படையில், மத அடிப்படையில் ஏற்படுகின்ற கலவரங்கள் எந்த அளவிற்கு விபரீதங்களாக முடிவடைகின்றன என்பதும், பொதுமக்களுக்கு உயிர்களுக்கும், உடைமைகளுக்கும் பாதுகாப்பு இல்லாமல் அமைகின்றன என்பதும், வரலாறு நமக்குச் சொல்கிற பாடம். அதைக் கருத்தில் கொண்டு இதுபோன்ற சட்டங்கள் வரவேண்டுமென்று மைய அரசு, மாநில அரசைக் கேட்க அந்த அடிப்படையில் இதை நாம் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். இதிலே மாண்புமிகு மார்க்சிஸ்ட் இயக்கத்தினுடைய தலைவர் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்லசிவன் அவர்கள் பேசுகிறபோது, இந்தச் சட்ட முன்வடிவைப் பொறுத்தவரைக்கும் திராவிட முன்னேற்ற இயக்கத்தினுடைய பயிற்சி முகாமுக்கு எதிராகவே கொண்டுவரப்பட்டது என்று பொருள் படும்படி சொன்னார்கள். உண்மை ஒருவேளை, அவருக்குத் தெரிவிக்கப்படாத காரணத்தால், தவறான தகவலின் அடிப்படையில், அவர் சொல்லியிருக்கிறார் என்று நான் கருதுகிறேன். உண்மை தெரிந்திருந்தால்,

412 1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

[திரு. சி. பொன்னையன்]

[1984 மார்ச் 8]

அப்படி அவர் சொல்லியிருக்கமாட்டார் என்பது எனக்குக் கண்டிப்பாகத் தெரியும். காரணம், திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரைக்கும், நான்கு இடங்களில் இதுபோன்ற நிகழ்ச்சிகளில் ஈடுபட்டது.

நெல்லை மாவட்டத்திலே 2—9—1983 ஆம் தேதியன்று பயிற்சி முகாம் நடந்து அங்கு சில வன்முறைச் சம்பவங்களும் நிகழ்ந்த காரணத்தால் இந்த அவசரச் சட்டம் இருந்தது. இல்லையென்று சொல்லவில்லை. ஆனால் இந்த அவசரச் சட்டம் அங்கே பிரயோதிக்கப்படவில்லை. தெளிவாக நான் சொல்கிறேன். இந்தியத் தண்டனைச் சட்டம், பிரிவு 143 (சட்ட விரோதக் கூட்டம்), 188 (disobedience of order of a competent authority)

ஆகிய இரு பிரிவுகளின்கீழ்தான் வழக்குகள் தொடரப்பட்டனவே தவிர, ஏற்கெனவே இந்தியத் தண்டனைச் சட்டத்தில் இருக்கின்ற ஷரத்துக்களின்கீழ்தான் வழக்குகள் தொடரப்பட்டனவே தவிர, நிகழ்ச்சிகள் நடந்த பிறகு வழக்குகள் தொடரப்பட்டனவே தவிர, இந்த அவசரச் சட்டத்தைப் பயன்படுத்தி வழக்குகள் தொடரப்படவில்லை என்பதை நான் அவைக்குத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் திருச்சி மாவட்டத்தில், கரூரிலே 31—12—1983 அன்று நடந்த நிகழ்ச்சியிலும் குற்ற எண் 834/83 இந்தியத் தண்டனைச் சட்டம் 153-ஏ sub-clause (i) (b) and (c) பிரிவுகளின்கீழ்தான் வழக்கு தொடரப்பட்டுள்ளதே தவிர, அங்கேகூட இந்த அவசரச் சட்டம் பயன்படுத்தப்படவில்லை.

சேலத்திலே 12—10—1983 ஆம் தேதியன்று நடந்த நிகழ்ச்சியிலும்கூட குற்ற எண் 476/83 இ.த.ச. 147, 188 பிரிவுகளின்கீழான வழக்கில்—அதாவது ஏற்கெனவே இருக்கின்ற விதிகளின்கீழ்தான்—இந்த விதிகளை மீறிய காரணத்திற்காகத்தான் வழக்கு தொடரப்பட்டதே தவிர இந்த அவசரச் சட்டத் தின்மூலமாக வழக்குகள் தொடரப்படவில்லை.

14—11—1983 அன்று தர்மபுரியில் நடந்த தி.முக. நிகழ்ச்சியிலும்கூட குற்ற எண் 594/83 இந்தியத் தண்டனைச் சட்டம் 143, 188, 153-ஏ பிரிவுகளை மீறிய காரணத்திற்காக வழக்குகள் தொடரப்பட்டதேயொழிய, இந்த அவசரச் சட்டம் அவர்களுக்கு எதிராகப் பயன்படுத்தப்படவில்லை.

1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் 413
காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சி. பொன்னையன்]

இந்த வழக்குகளை எல்லாம் தொடர்ந்தது அதிகாரிகள். ஆனால் இந்த அவசரச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்து, தடைச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்து, பயிற்சி முகாமே கூடாது, டிரில்லே கூடாது, ஆயுதங்கள் கூடாது என்று அவசரச் சட்டத்தைப் பயன்படுத்தி, தி.மு.க. கட்சியுடைய பயிற்சிகளைத் தடை செய்கிறார்களே என்று வெளியே பேசினார்கள், தலைவர்கள். எனக்குப் புரியவில்லை. ஆதாரமற்று ஏன் அப்படிப் பேசினார்கள் என்பது இதுகாறும் புரியாத புதிராக இருந்துகொண்டு வருகிறது. அதிகாரிகள்கூட அதற்கு விளக்கம் அளித்திருக்கிறார்கள். அது தவறான குற்றச்சாட்டு. உண்மைக்கு மாறான குற்றச்சாட்டு என்ற செய்தியும் அதிகாரிகள் மூலமாகத் தெரிவிக்கப் பட்டிருக்கிறது. அதை அரசியலாக்கி ஆயுதம் தாங்கிய பயிற்சி என்று கருதி, ஆயுதம் தாங்காத பயிற்சியைத் தடுக்க வேண்டுமென்று அவசரச் சட்டத்தின் மூலமாக தடை செய்ய இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்துவிட்டது, இந்த அவசரச் சட்டம்கூட தி.மு.க. போன்ற அமைப்புகள் ஆயுதம் தாங்கிய பயிற்சியை அல்லது ஆயுதம் தாங்காத பயிற்சியை மேற்கொள்கிறபோது அதைத் தடுக்க இது கொண்டுவரப்பட்டது என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்ல சிவன் போன்றவர்கள் எல்லாம்கூட தவறாக எண்ணக்கூடிய அளவிற்கு, உண்மை மறைக்கப்பட்டது என்பதைத்தான் வேதனையோடு எடுத்துச்சொல்ல விரும்புகிறேன். உண்மை நிலை என்ன என்பதைத்தான் தற்போது எடுத்தியம்ப இருக்கிறேன்.

* திரு. ப. மாணிக்கம்: மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, நெல்லை, கரூர், தர்மபுரி ஆகிய இடங்களில் தொண்டர் படை பயிற்சிகள் தடை செய்யப் படுவது என்பது, அவர்கள் கைது செய்யப்படுவது என்பது ஐ.பி.சி.யின் கீழ்தான் என்று விளக்கம் தரப்பட்டது. அப்படி ஐ.பி.சி. இருக்கும்போது, இந்தத் தடைச் சட்டம் ஏன்? இது ஒன்று. இரண்டாவதாக, இந்த நாட்டிலே ஒரு பழக்கம் இருக்கிறது. இப்போதல்ல. 1908லே, 1920லேகூட இருந்திருக்கிறது. 1908-ல் வ.உ.சி. அவர்களைக் கைது செய்தபோதுகூட செக்ஷன் 151-ஏயின் கீழ்தான். வெளியில் இருந்தால் குலவரம் வரும், ஆதலால் கைது செய்தார்கள் என்பது தொடர்ந்து இருந்துவரும் நடைமுறை. ஆகையால் வழக்குகளை மட்டும் வைத்து என்பதல்ல; ஒரு காரியத்திற்கு காரணங்களைக் கற்பித்து விடலாம். ஐ.பி.சி.யை மட்டும் காட்டினால் போதாது. என்ன நடந்தது? லத்தி வைத்திருப்பதுகூட குற்றம் என்று சொல்லி வழக்கு போடப்பட்டது என்பதைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்

414 1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

[1984 மார்ச் 8]

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு சி.பி.ஐ. இயக்கத்தின் தலைவர் திரு. மாணிக்கம் அவர்கள் கூறுவதுகூட தவறான அடிப்படை என்பதைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். காரணம் ஐ.பி.சி. 143-வது பிரிவு ஐ.பி.சி. 153-வது பிரிவு. ஐ.பி.சி. 188-வது பிரிவு ஆகியவை லத்திகள் வைத்திருப்பது குறித்து நடவடிக்கை எடுக்கக்கூடிய அதிகாரத்தைக் கொடுக்கும் புரொவிஷன்ஸ் கொண்ட தில்லை என்பதை நான் தெளிவாக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஐ.பி.சி.யில் இதுபோன்ற புரொவிஷன்ஸ் இருக்கும்போது, ஏன் இதற்காக தனியாகச் சட்டம் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் ஒரு கேள்வியை எழுப்பினார்கள். அதற்குப் பதில் கூற நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இங்கே புதிதாகக் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கும் பிரிவு 41 (ஏ) என்பதாகும். இதற்கு ஐ.பி.சி.-யில் ஏற்கெனவே இருக்கும் கரெஸ்பாண்டிங் புரொவிஷன் 153 (ஏ) ஆகும். இவற்றுக்குள்ள மாறுபாட்டைக் கூற விரும்புகிறேன். 153 (ஏ) பிரிவைப் பொறுத்தவரைக்கும்,

Provision of S. 153-A can be invoked only after the occurrence of the offence and that too, after the intention thereto is proved.

ஆனால் 41 (ஏ) பிரிவைப் பொறுத்தவரைக்கும், இது ப்ரிவேண்டிங், வருமுன் தடுக்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு இது கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. உயிர்ச் சேதங்கள் ஏற்பட்டு, பொருட் சேதங்கள் ஏற்பட்டு, விபரீதங்கள் நிகழ்ந்துவிடக் கூடாது என்பதற்காக, அத்தகைய அபாயச் சூழல் ஏற்படும் நிலைமை தென்படும்போது, மக்களின் நன்மை கருதி, ப்ரிவேண்டிங் ஆக்ஷன் எடுக்க வேண்டுமென்ற முறையில், பிரிவு 41 (ஏ) இருக்கிறது. இதைப் பொறுத்தவரைக்கும்,

preventive action.

But, as far as Section 153-A, I.P.C. is concerned, we must see the action and then take action under the provisions. The intention there for has to be established

இதுதான் இரண்டுக்குமுள்ள மாறுபாடு என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இது ஜீவாதார உரிமைகளைப் பறிக்கக்கூடிய அளவுக்குக் கொண்டு வரப்பட்டுள்ள சட்டமென்று மரியாதைக்குரிய உறுப்பினர்கள் பேசும்போது சொன்னார்கள். அது சரியானதல்ல என்பதை நான் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அடிப்படை உரிமைகள் மக்களுக்கு அரசியலமைப்புச் சட்டத்திலே தரப்பட்ட

1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் 415
காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சி. பொன்னையன்]

டிருக்கின்றன. அவற்றை இந்த அரசு மிக முக்கியமானதாகக் கருதுகிறது என்பதை வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஆனால் அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின் 19 (2) பிரிவிலே

“Nothing in sub-clause (a) of clause (1) shall affect the operation of any existing law, or prevent the State from making any law, in so far as such law imposes reasonable restrictions on the exercise of the right conferred by the said sub-clause in the interests of the sovereignty and integrity of India, the security of the State, friendly relations with foreign States, public order, decency or morality . . .

என்று தெளிவாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின் 19 (2) பிரிவிலே ‘public order, decency or morality’ பொது மக்களின் நலன் கருதி, பாதுகாப்பைக் கருதி சட்டமியற்றும் அதிகாரம் மாநில அரசுக்கும், மத்திய அரசுக்கும் ‘ரிசனபிள் ரெஸ்ட்ரிக்ட்டென்ஸ்’ என்ற முறையிலே கொடுக்கப்பட்டு, அந்த அடிப்படையில் சட்டமியற்றப்பட்டு, அந்தச் சட்டங்கள் செல்லத்தக்கவை என்று நிதி மன்றம் தீர்ப்பளித்ததை உறுப்பினர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

(நண்பகல் 12-00)

திரு. ஆ. நல்லசிவன்: அமைச்சர் அவர்கள் இந்தச் சட்ட முன்வடிவின் அவசியம்பற்றி அழகாகக் கூறும் அதே நேரத்தில் இந்தியாவில் ஆர்.எஸ்.எஸ். போன்ற அமைப்புகள் எப்படிப்பட்ட காரியங்களில் ஈடுபட்டிருக்கின்றன என்பதையும் பார்க்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: இவ்வளவு நேரம் ஆகும் என்று எதிர் பார்க்கவில்லை. இன்னும் குறுக்கிட்டால் நேரம் அதிகமாகும். இச்சட்ட முன்வடிவை குறைந்தபட்சம் இனிமேலாவது விரைந்து முடிக்க வேண்டும்.

திரு. ஆ. நல்லசிவன்: அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே விளக்கம் சொன்னார்கள். ஆனால் நடைமுறையில் பார்க்கும்போது, தமிழ்நாட்டிலே ஆர்.எஸ்.எஸ். தொண்டர்கள் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் கோயில்களில் ஆயுதங்களைப் பயன்படுத்தி வேண்டாத காரியங்களில் ஈடுபட்டதைத் தடை செய்ய முடியவில்லை. ஆனால் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத் தொண்டர்கள் தங்கள் அரசியல் கட்சி மாநாடுகளின்போது கூட்டத்தை ஒழுங்குபடுத்துவது

416 1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

[திரு. சி. பொன்னையன்]

[1984 மார்ச் 8]

பற்றிப் பயிற்சி பெறும்போது கைது செய்யப்பட்டார்கள். அவர்கள் ஆயுதம் ஒன்றும் தாங்கவில்லை. அமைச்சர் இங்கே என்னதான் தத்துவம் அல்லது விளக்கம் சொன்னாலும்கூட, பிராக்டிக்கலாக என்ன நடக்கிறது என்பதையும் பார்க்க வேண்டும். ஆகவே அமைச்சருடைய விளக்கம் மட்டும் போதுமான தல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் கூறிய இந்தக் கருத்தையும் இந்த அரசு ஏற்கவில்லை. ஆர்.எஸ்.எஸ் இயக்கத்தைச் சார்ந்தவர்கள் தவறான நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டபோது, 'நேஷனல் செக்யூரிட்டி ஆர்டினன்ஸ்' கீழ் அவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. அதே நேரத்தில் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சார்ந்தவர்கள் நான்கு இடங்களில் பயிற்சி முகாம்களை நடத்தி சில சம்பவங்களில் ஈடுபட்டபோது, இந்த ஆர்டினன்ஸ் அவர்களுக்கு எதிராகப் பயன்படுத்தப்படவேயில்லை. சாதாரணமாக இருக்கின்ற 'என்-எஸ். ஆக்ட், ஐ.பி.சி.' சட்டத்தின் கீழ்தான் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. இச்சட்ட முன்வடிவு அடிப்படை உரிமையைப் பறிப்பதாக இருக்கிறது, பொதுஜன உரிமைக்குப் பங்கம் விளைவிப்பதாக இருக்கிறது என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்லசிவன் சொன்னார். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சாதிக் பாட்சா கூட அதுபற்றிச் சொன்னார். அதுகூட சரியான வாதமல்ல. ஆர்டிங்கின் 19-ல் என்ன சொல்லப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

Article 19 of the constitution of India reads as follows :—"All citizens shall have the right to assemble peacefully and without arms."

என்று தான் இருக்கிறது. பயிற்சி முகாம் நடத்தலாம். அதற்குத் தடை விதித்தால் அடிப்படை உரிமை பாதிக்கப்படுவதாகக் கருதலாம். ஆனால் ஆயுதங்களோடு பயிற்சி செய்தால், மாநில அரசு அல்லது மத்திய அரசு கூட அதைக் கட்டுப்படுத்தலாம். அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின் 19வது ஆர்டிங்ளில் "All citizens can assemble without arms" என்றுதான் தெளிவாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே கூட, குறிப்பிட்ட ஷரத்தில் கூட, 'ரீசனபிள் ரெஸ்ட்ரிக்ட்டென்ஸ்' என்ற பிரிவைக்கூட மிகமிக எச்சரிக்கை கையோடு கையாள வேண்டுமென்ற அடிப்படையில், இச்சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் மூன்று மாத காலத்திற்குத் தான் தடை செய்யப்படுவார்கள். மேற்கொண்டும் சம்பந்தப்பட்டவர்களால் விளைவுகள் விபரீதமாக இருக்கும் என்று சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிக்குத் தோன்றினால், மேற்

1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரச் சாவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் 417
சாவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சி. பொன்னையன்]

கொண்டு மூன்று மாதம் மட்டும் தான் இதனை நீட்டிக்கலாம். நிரந்தரமாக நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு இதில் வழிவகை செய்யவில்லை என்பதை நான் குறிப்பிட ஆசைப்படுகிறேன். வன்முறைக்கு இடம் தராமல், ஆயுதம் தாங்காமல், ஜனநாயகத்திற்கு பங்கம் விளைவிக்காமல் ஒரு நிகழ்ச்சி நடைபெற்றால், இந்தச் சட்ட முன்வடிவு அதற்கு எதிராக நிச்சயமாகப் பயன்படுத்தப்பட மாட்டாது. அதே சமயத்தில் எதிர்க் கட்சிகளுக்கு எதிராகவோ குறிப்பிட்ட இயக்கங்களுக்கு எதிராகவோ, உழைக்கும் வர்க்கத்திற்கு எதிராகவோ இது பயன்படுத்தப்படும் என்று ஒருவரும் பயப்படத் தேவையில்லை. நாமெல்லோரும் ஜனநாயகத்தில் நம்பிக்கையுடையவர்கள். நாம் அடைய வேண்டிய கொள்கைகளை அவரவர் கொள்கைக்கேற்ப மக்களின் நலன் கருதி ஆயுதம் எந்தாமல், வன்முறையைக் கையாளாமல் நிச்சயமாகப் பெற முடியும். அந்த வகையில் நாம் பெற முடியும் என்கிற எண்ணத்தில் தான் இதுவரை செயல்பட்டும் வருகிறோம். ஆனால் ஆயுதம் தாங்கி வன்முறையில் ஈடுபட்டுத்தான் தங்களுடைய எண்ணத்தை ஈடேற்ற முடியும். என்று சிலர் எண்ணுகின்ற நிலை வருகின்றபோது, அவர்களுக்கு எதிராகத் தான் இச்சட்டம் பயன்படுத்தப்படும். அரசியல் கட்சிகளுக்கு எதிராகவோ, நல்லுணர்வு கொண்ட இயக்கங்களுக்கு எதிராகவோ எந்த நிலையிலும் இச்சட்டம் பயன்படுத்தப்பட மாட்டாது, பயன்படுத்தவும் முடியாது.

because there are in-built provisions therein

அது மட்டுமல்ல, இன்னும் ஒன்றை அவையின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவதை என்னுடைய கடமையாகக் கருதுகிறேன். இந்தச் சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில், இது எதோ தமிழகத்தில் மட்டும்தான் வருகிறது, வேறு எங்கும் இல்லை என்ற ஒரு தவறான எண்ணம் பரவலாக இருந்து வருகிறது. கேரளாவில், 1974ம் ஆண்டு இதே போன்ற ஷரத்துகளைக் கொண்டுவந்து அதிலே தெரிவாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது.

“For the preservation of the public peace or public safety or for the maintenance of public order”

என்று சொல்லிவிட்டு,

“the preparation, exhibition or dissemination of pictures, symbols, placards, signs, visible representations or any other object or thing which, in the opinion of the Commissioner, offend any decency or morality or promote feelings of enmity or hatred between different religious, racial, linguistic or other groups.”

4181984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

[1984 மார்ச் 8]

எனச் சொல்லி, இந்தப் பிரிவுகளை கேரளாவில் கொண்டு வந்து அது தொடர்ந்து நடைமுறையிலும் இருந்து வருகிறது. அங்கே மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் இயக்கத்தின் தலைமையிலே இருந்த அரசுகூட, இந்தச் சட்டத் தைத் தள்ளிவிடாமல் அங்கே பயன்படுத்தித்தான் வந்தது என்பதை இந்த அவையின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

அதோடு மட்டுமல்ல, மைசூர் போலீஸ் ஆக்ட்-இன் 35-வது பிரிவில், இதே ஷரத்துக்கள் கொண்டுவரப்பட்டு, இதுகாறும் அங்கே நடைபெற்றுத்தான் வருகிறது.

அதேபோல், பாம்பே போலீஸ் ஆக்ட்டிலும் இதே ஷரத்துக்கள் கொண்டு வரப்பட்டு, இதுகாறும் அங்கேயும் நடைபெற்று வருகிறது. அதைப்போலவே, கல்கத்தா சுபர்பன் போலீஸ் ஆக்ட்டில், இதேமாதிரி ஷரத்துக்கள் சேர்க்கப்பட்டு . . .

திரு. ஆ. நல்லசிவன்: கல்கத்தாவில், எந்த ஆண்டு இந்த ஷரத்து சேர்க்கப்பட்டது?

மாண்புமிகு திரு. கி. பொன்னையன்: அங்கே 39- பிரிவாக இது செயல்பட்டு வருகிறது.

Normally, in any provision of law, whenever an amendment is introduced for the existing provision, capital 'A'

பயன்படுத்தப்படுகிறது. 1866 ஆம் ஆண்டு கொண்டுவரப்பட்ட போலீஸ் ஆக்ட்டில் இருப்பதாகச் சொல்லவில்லை. எந்த ஆண்டு கொண்டுவரப்பட்டது என்பதையறிந்த மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குச் சொல்கிறேன்.

39 (எ) கிளாஸில் 'டிரிங் வித் ஆர்ம்ஸ்' என்று இருக்கிற அதே ஷரத்துக் களைத்தான் நாமும் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். இதுவரையில் அங்கே நடந்து கொண்டிருக்கிறது. நேற்றுக்கூட பேரவையிலும் இது குறித்து சொன்னேன். இதை மேல்வையின் உறுப்பினர்களுடைய கவனத்திற்கும் கொண்டு வருவது என்னுடைய கடமை என்று கருதுகிறேன்.

மரியாதைக்குரிய அண்ணன் திரு. மாணிக்கம் அவர்கள் பேசுகிறபோது, சுவர்களில் எழுதுகிறபோது, சில சமயங்களில் அதிகாரிகள் செய்கிற தவறுகளையோ, ஊழல்களையோ மக்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர சுவர்களில்தான் எழுத நேரிடும், அப்போது இந்தச் சட்டம் அவர்களுக்கு எதிராகப் பயன்படுத்தப்படுகிற நிலை ஏற்படுமே என்ற அச்ச உணர்வைத் தெரிவித்

1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் 419
காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சி. பொன்னையன்]

தார்கள். அப்படி பயன்படுத்தப்படமாட்டாது. அவர்கள் பேசும்போது, ரிலீஜியஸ், ரேசியல், கேஸ்ட் அல்லது கம்யூனிட்டி அல்லது லாங்குவேஜ் என்ற பிரச்சினை வரும் என்றார்கள். அது வராது என்ற முறையில், அந்த வகையில் இந்தச் சட்ட முன்வடிவு பயன்படுத்தப்பட மாட்டாது என்று அவையின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

எனவே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள், மரியாதைக்குரிய அண்ணன் திரு. சாதிக் பாட்சா அவர்களும், திரு. மாணிக்கம் அவர்களும், திரு. நல்லசிவன் அவர்களும் சொன்னமாதிரி, இந்தச் சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில், தமிழகத்தில் எதிர்க் கட்சிகளுக்கு எதிராக இது பயன்படுத்தப்படலாம் என்ற அச்ச உணர்வை அறவே விட்டுவிட வேண்டும். இதுவரையில் அப்படி எண்ணி யிருந்தது, குறிப்பாக இந்தச் சட்டத்தின் கீழ்தான் திராவிட முன்னேற்ற கழகத்தின் பயிற்சி முகாமுக்கு எதிராகப் பயன்படுத்தப்பட்டது என்று எண்ணியிருந்தது, அவர்களுக்குக் கிடைத்த தவறான தகவலால்தான் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். வழக்குகள் எந்தப் பிரிவின் அடிப்படையில் போடப்பட்டது என்று இங்கே நான் சொல்லிய பிறகு, மாண்புமிகு உறுப்பினர்களும் அவையும் புரிந்திருப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். எனவே இந்தச் சட்ட முன்வடிவைப் பொறுத்தவரையில், ஏழைகளுக்கெதிராகவும், உழைக்கும் வர்க்கத்திற்கு எதிராகவும், ஜனநாயக ரீதியில் அமைக்கப்பட்ட அமைப்பு களுக்கு எதிராகவும் இந்தச் சட்ட முன்வடிவைப் பயன்படுத்தவும் முடியாது, பயன்படுத்தவும் மாட்டாது என்று எடுத்துச் சொல்லி, அனாதை இந்தச் சட்ட முன்வடிவை நிறைவேற்றித் தர வேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-10)

திரு. ஆ. நல்லசிவன்: மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஜனநாயக உரிமைகளைப் பாதிக்கிற இந்தச் சட்ட முன்வடிவை நிறைவேற்றுவதிலே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் குறியாக இருந்து வற்புறுத்து

(திரு. ஆ. நல்லசிவன் அவையிலிருந்து வெளி நடப்பு செய்தார்.)

4 20 1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

[1984 மார்ச் 8]

வதால், இந்தச் சட்ட முன்வடிவை நிறைவேற்றும்போது நான் அவையில் இருக்க விரும்பவில்லையாதலால், இச்சட்ட முன்வடிவை ஆட்சேபித்து அவையிலிருந்து வெளிநடப்பு செய்கிறேன்.

திரு. ப. மாணிக்கம்: மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நாங்கள் எவ்வளவோ எடுத்துச் சொல்லியும், நாங்கள் சொன்ன யோசனைகளை ஏற்காமல் சட்ட முன்வடிவை நிறைவேற்ற நினைப்பதால், இந்தச் சட்ட முன்வடிவு உண்மையிலேயே சாதாரண மக்களுக்குக் குந்தகம் விளைவிக்கும் சட்ட முன்வடிவாக அமையும் என்ற காரணத்தால், இதை எதிர்த்து நான் வெளிநடப்பு செய்கிறேன்.

(திரு. ப. மாணிக்கம் அவையிலிருந்து வெளிநடப்பு செய்தார்.)

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா: மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கம் சொல்லும் போது. ஐ.பி.சி.யில் ஸ்பெசிபிக் செக்ஷன் போடப்பட்டதாகச் சொன்னார்கள். எப்.ஐ.ஆர்.-ல் ஆர்டினன்ஸ் குறித்து மென்ஷன் பண்ணப்பட்டிருக்கிறது. அதில் கவர்ன்மென்ட் ஸ்டேன்டு ஆகாது என்ற பயத்தால் ஐ.பி.சி.யையும் போட்டார்கள். எனவே அமைச்சர் அவர்களின் விளக்கம் திருப்திகரமாக இல்லை. எவ்வளவோ எடுத்துச் சொல்லியும் என் கருத்தை ஏற்காத காரணத்தால், நான் இதை எதிர்த்து அவையிலிருந்து வெளிநடப்பு செய்கிறேன்.

(திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா அவையிலிருந்து வெளிநடப்பு செய்தார்.)

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, 1984 ஆம் ஆண்டு, சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல், (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983) ஆய்விற் கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்”

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

சட்ட முன்வடிவு, பிரிவுவாரியாக, ஆய்விற் கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது.

பிரிவுகள் 2 முதல் 5, பிரிவு 1 சட்டமியற்றும் முறை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை, அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டன.

1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் 421
காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983)

1984 மார்ச் 8]

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே,

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, 1984 ஆம் ஆண்டு, சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல், (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983) நிறைவேற்றப்பட வேண்டும்” என்று முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, 1984 ஆம் ஆண்டு, சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983) நிறைவேற்றப்பட வேண்டும்”.

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

5. தமிழ்நாடு 1984-ம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு, (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1984.)

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே,

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு @ (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1984) பரிந்துரை செய்வதற்காக, ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்”

என்று முன்மொழிகிறேன்.

422 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (திருத்த)
சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1984)

[1984 மார்ச் 8]

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: முன் மொழியப்பட்ட
தீர்மானம்—

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட. தமிழ்நாடு, 1984-ம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு, (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1984) பரிந்துரை செய்வதற்காக, ஆய் விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்”.

டாக்டர் இரா. சனார்த்தனம்: மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சட்ட முன்வடிவுகள் எல்லாம் இன்றே கடைசி என்பதால் இவை களைப்பற்றி விவாதிக்கிற நேரத்தில் எங்கே பார்த்தாலும் “இன்றே கடைசி, இன்றே கடைசி” என்று குரல் கொடுத்துக்கொண்டு லாட்டரி சீட்டுக்களை விற்கிறார்கள். இதன் மீது வரி விதிக்க வேண்டும் என்று அரசு முடிவெடுத்திருப்பதை நான் வரவேற்கிறேன். ஆடம் ஸ்மித் அவர்கள் வரியைக் குறைத்து அல்லது வரி இல்லாத அரசாங்கத்தைப்பற்றிச் சொல்லியிருந்தாலும், ஒரு சோஷலிச அரசாங்கம் வரி விதிக்காமல் வாழ முடியாது. அதைப் போலவே தொழில்களை இயக்கிவிட்டு வருவாயைப் பெருக்குகிற நிலையைப் பார்க்கிறபோது, இது தேவை என்றே நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதோடு

“It is so difficult to tax and please as it is to marry and be wise.” அதாவது விவாகம் செய்து கொள்பவன் விவேகமாக இருந்துவிட முடியாது. அதைப்போலவே அரசை நடத்துகிறவர்களும் எந்தெந்தத் துறையில் வரியை விதித்து, மாநிலத்தில் வருவாயைப் பெருக்க முடியும் என்று பார்க்கிற முறையில் தான் நான் இதைப் பார்க்கிறேன்.

லாட்டரி சீட்டுகளைப்பற்றி இருக்கிற நிலைமையையும், மக்கள் பாதிக்கப் பட்டிருக்கிற நிலைமையையும் அரசு பார்க்க வேண்டும். முதலில் வெளி மாநிலச் சீட்டுக்கள் இங்கே விற்பனை செய்யக்கூடாது என்ற முயற்சியை மேற்கொண்டபோது அதற்காக வழக்கு மன்றத்திற்குப் போனார்கள். அதனாலே அதை நம்மாலே நிறைவேற்ற முடியவில்லை. இதைப் பொறுத்த மட்டில். மத்திய அரசுதான் ஒரு முடிவெடுத்து, மாநிலங்கள் பாதிக்கப்படாமல் இருக்க, குறிப்பாக தமிழ் நாட்டில்தான் அதிகமாக லாட்டரி சீட்டுக்கள் விற்பனை ஆகிய காரணத்தால், நம் அரசு பாதிக்காத நிலையை உருவாக்க வேண்டும். இதனால்தான் ஜெயின், அன்வர் போன்ற பல பெரிய

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (திருத்த) 423
சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1984)

1984 மார்ச் 8]

[டாக்டர் இரா. சனார்த்தனம்]

வியாபாரிகள் கையிலே இந்த விற்பனை அகப்பட்டுக்கொண்டு நமக்கெல்லாம் அறிவுரை சொல்லுகிற நிலைக்கு வந்திருக்கிறார்கள் என்பதையும் நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். லாட்டரிச் சீட்டுகள் மீது வரி விதிப்பு என்ற உடனே அவர்கள் என்ன சொன்னார்கள் தெரியுமா? இது அண்ணா அவர்கள் கொண்டு வந்த திட்டம் ஆயிற்றே, இது அண்ணா வழியில் நடைபோடுகிற அரசாயிற்றே, நீங்கள் இந்த லாட்டரி சீட்டுக்கள்மீது வரி விதித்து நசுக்கலாமா என்று முழக்கமிட்டார்கள். அண்ணா அவர்களைப்பற்றி நன்கு தெரிந்தவர்தான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் என்பதை நாம் அறிவோம். ஆனால் இந்தியாவில் இருக்கிற பரிசுச் சீட்டுக்கள் அனைத்தும் தமிழ்நாட்டில் விற்கப்பட்டு, இங்கே இருக்கிற ஏழை மக்கள் அதை வாங்குவதையே ஒரு வேலையாகக் கொண்டு 'கோடி வரும், கோடி வரும்' என்று வாழ்க்கையில் ஒரு கோடிக்கே மக்கள் போய்க்கொண்டிருப்பதை நிச்சயமாக அண்ணா அவர்கள் விரும்பியிருக்க மாட்டார்கள். நாமும் விரும்பமாட்டோம்.

(மாற்றுத் தலைவர் திரு. சி. இராமலிங்கம் தலைமை)

அதனாலே இந்த லாட்டரிச் சீட்டினாலே வந்திருக்கின்ற வம்பு கொஞ்ச நஞ்சமல்ல. நூறு ரூபாய்க்கு வாங்கினால், ஒரு பரிசு இருக்கிறது என்று சொல்லி, ஐந்து பத்து ரூபாய்க்கு குறைந்தபட்சம் பரிசு இருக்கும் என்று கருதி, 100 ரூபாய்க்கு வாங்கினால் 50 ரூபாய் கைக்குத் திரும்ப வந்துவிடும் என்ற கருத்திலே 300 ரூபாய் சம்பளம் வாங்குபவர்கள்கூட மாதம் 100 ரூபாய்க்கு வாங்கும் நிலைக்கு வந்து பல ஏழையெளிய குடும்பங்கள் தவித்துக் கொண்டிருக்கின்றன. வீட்டுச் சொந்தக்காரர்கள் கூட தங்கள் வீடுகளை இழக்கின்ற நிலைக்கு வந்துவிட்டார்கள்.

முதலிலே, “அண்ணா அவர்கள் திட்டம், அதைக் கைவிடாதீர்கள்” என்று சொன்னார்கள். பிறகு இன்னுமொரு அச்சுறுத்தல். வேறு மாநிலங்களுக்குப் போய், பெங்களூரிலிருந்து நடத்துகிறோம், பாலக்காட்டில் நடத்துகிறோம், மணி ஆர்டரில் வாங்குங்கள் என்று அரசாங்கத்திற்கு அச்சுறுத்தல்கள். இப்போது அதுவும் நடக்காது மூன்றாவது கட்டத்திற்கு வந்து, நாங்கள் மூன்று இலட்சம் பேருக்கு வேலை வாய்ப்பு கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்கிறார்கள். நல்ல வேளையாக வேலை வாய்ப்பு அலுவலகங்களை மூடுங்கள், நாங்களே வேலை வாய்ப்பு தருவோம் என்று சொல்லாமலிருப்பது கொஞ்சம் ஆச்சர்யமான விஷயம். அதனாலே அரசு இதை எச்சரிக்கையாகக் கருத வேண்டும். இது எந்த அளவிற்கு மக்களைப் பாதித்திருக்கிறது என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். அண்ணா அவர்கள் ஒரு ரூபாய்க்கு ஒரு சீட்டு என்று கொண்டுவந்து மக்கள் நல்வாழ்விற் பாய்

424 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (திருத்த)
சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1984)

[டாக்டர் இரா. சனார்த்தனம்]

[1984 மார்ச் 8]

படுத்தக் கொண்டு வந்த அந்தக் காரியம் இன்று நாடு பூராவும் பரவி, இருக்கின்ற வியாபாரக் கடைகளையெல்லாம் அதிகப் பணம் கொடுத்து வாங்கி லாட்டரி சீட்டு நடத்தும் அளவிற்கு வந்து கொண்டிருக்கிறது.

அண்மையில் கோவை வியாபாரி, இரண்டாண்டுகள் நடத்தியவர், வீட்டில் வருமான வரி அதிகாரி சோதனையிட்டு 35 லட்சம் ரூபாய் பிடித்திருப்பதாக அறிகிறேன். அதிலே உள்ளச் சீட்டு இருக்கலாம். இதை விசாரித்து என்ன தவறு நடக்கிறது என்பதைக் கண்காணிக்க வேண்டும் என்று கருதுகிறேன்.

பள்ளிக்கூடப் பிள்ளையை அழைத்து இந்தியாவிலே என்னென்ன மாநிலங்கள் இருக்கின்றன என்று கேட்டபோது. எல்லாப் பெயர்களையும், அவன் சொல்லி முடித்தபோது, ஆசிரியர் ஆச்சரியத்தோடு எப்படி அனைத்து மாநிலங்களின் பெயரும் உனக்குத் தெரிந்தன என்று கேட்டபோது 'என்னுடைய தந்தை அனைத்து மாநிலப் பரிசுச் சீட்டுக்களையும் வாங்குகிறார்' என்று சொன்னானாம். மாநிலங்கள் என்னென்ன என்று தெரிந்துவிடுகிற அளவிற்கு எல்லா மாநிலங்களும் இந்தச் சீட்டில் வந்துவிடுகின்றன. அச்சடிக்க வசதிகளை இல்லாத மாநிலத்தின் பெயர் கூட வந்திருக்கிறது என்று கருதுகிறேன். அந்த மாநிலங்களிடம் இங்குள்ள ஏஜெண்டுகள் அணுகி இந்தந்த திட்டம் 15 நாள் பரிசுச் சீட்டு, வாரம் ஒரு பரிசுச் சீட்டு, இத்தனை சதவீதம் பரிசு, நாங்கள் வழி சொல்லுகிறோம் என்று கூறி, அந்த மாநிலத்தின் சீட்டுகளை இங்கே அச்சடிக்கிறார்கள். இப்போதுதான் தமிழ் நாட்டு பரிசுச் சீட்டை நல்ல முறையில் வண்ணக் காகிதத்தில் அச்சடிக்க இந்த அரசால் முடிந்திருக்கிறது. ஆனால் தனி மனிதரால் எப்படி இதை நடத்த முடிகிறது? அந்த மாநிலத்துக்காரர்களைக் கூட இவர்கள் எமாற்றுகிறார்கள் என்று நான் கேள்விப்படுகிறேன். ஒரு லட்சம் சீட்டு என்று அச்சடித்து இவ்வளவு ரூபாய் உங்களுக்குத் தருகிறோம் என்று சொல்லிவிட்டு, 10 லட்சம் சீட்டுக் களை அச்சடித்து பல மாநிலங்களில் விற்று, அந்தந்த மாநிலங்களில் பரிசு விழும்போது ஓடிப்போய் நாங்களே பணம் தருகிறோம் பத்து சதவீதத்தைக் குறைத்துக் கொண்டு என்று வாங்கி அந்த அரசாங்கத்தையும் எமாற்றுவது மட்டுமல்லாமல், கள்ளப் பணத்தையும் நுழைய விடுகிறார்கள். ஐந்து லட்சம் பரிசு விழுந்தவுடனே ஓடிச் சென்று ஆறு இலட்சம் ரூபாய் வாங்கிக்கொள், முன்கூட்டியே தருகிறேன் என்று சொல்லி பண முதலாளிகள். கள்ளப் பணத்தை நடமாட வழிவகுக்கிறார்கள். இப்படி சமுதாயத்தில் ஏழை யெளியவர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். முதலாளிகள் வளர்ந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். ஜெயின், அன்வார் ஆகியவர்கள் ஆதிக்கங்களைப் பெற்றுக் கொண்டு அரசாங்கத்திற்கும், பொது மக்களுக்கும் அச்சுறுத்தல்களை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

1984 மார்ச் 8]

[டாக்டர் இரா. சனார்த்தனம்]

இன்று பத்திரிகைகளைப் பார்த்தால் லாட்டரிச் சீட்டு விளம்பரங்கள் வருகின்றன - எனக்கு மகிழ்ச்சி செய்தியாளர் என்ற முறையிலே. விளம்பரம் இல்லையே என்ற கவலையை லாட்டரிச் சீட்டு போக்கியிருப்பது என்பது பத்திரிகைகாரர்களுக்கு ஒருவேளை மகிழ்ச்சியை ஏற்படுத்தக் கூடும். நான்கு கோடி மக்கள் உள்ள நாட்டில் அதிகமாக விற்கக் கூடிய பத்திரிகையின் அளவு மூன்று இலட்சம் என்றால், ஒரு சதவீதம் பேர்தான் படிக்கிறார்கள். காரணம் அதிலே விளம்பரம் வருவதில்லை. வேடிக்கை என்னவென்றால், அரசியல்வாதிகளைப் பற்றிய செய்திகளைக் காட்டிலும் புதிய லாட்டரிச் சீட்டு நிலைய திறப்பு விழாச் செய்திகள் அதிகம் வருகிற அளவிற்கு உள்ள பத்திரிகைகளைத்தான் மக்கள் விரும்புகிறார்கள். நான் ஒரு பத்திரிகை அலுவலகத்திற்குப் போனேன். அப்போது சட்டமன்றம், மேலவை நடந்து கொண்டிருந்தன. பொதுவாக சட்டமன்றப் பேரவையிலும், மேலவையிலும் 12 மணிக்குப் பேசுபவர்கள் தடித்த வார்த்தைகளைப் போடுவார்கள். ஏனென்றால் பத்திரிகைக்காரர்கள் தலைப்பைப் போடுவதற்குக் காத்துக் கொண்டிருப்பார்கள். நான் அங்கே போன நேரத்தில் அதைத்தான் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று நினைத்தேன். சட்டமன்றப் பேரவையிலே என்ன நடக்கிறது, மேலவையிலே என்ன பேசினார்கள் என்று பத்திரிகை ஆசிரியர்கள் பார்க்கவில்லை. அவர்கள் ஒரு மாநிலத்தினுடைய லாட்டரி சீட்டின் முடிவை எதிர்பார்த்திருந்தார்கள். அதுதான் முக்கியமான செய்தி என்ற நிலைமை இருக்குமானால், நாம் எங்கே போய்க்கொண்டிருக்கிறோம்?

(பிற்பகல் 12—20)

விவகாரம் என்கே வளர்ந்திருக்கிறது என்பதைப் பார்த்து நிச்சயம் இந்த அரசு வரி விதிப்பது மட்டுமல்லாமல், இந்த லாட்டரிச் சீட்டிலே வந்திருக்கிற வம்பு, லாட்டரிச் சீட்டு நடத்துபவர்களாலே நாட்டில் ஏற்பட்டிருக்கிற இன்னல்கள், ஏழைக் குடும்பங்களுடைய பாதிப்பு, அன்றாடம் ஏழைக் குடும்பங்கள் தங்களுடைய பிள்ளைகளுக்கு உணவு கூட வாங்குவதைவிட, ஒரு கோடி வரும் நாளை என்ற ஏக்கத்திலும், அற்ப ஆசையிலும் எதிர்கால அதிர்ஷ்டத்திலே நம்பிக்கைகொண்டு, பெரியாரும் அண்ணாவும் மக்களுடைய மூட நம்பிக்கையைப் போக்கிய இந்த நாட்டிலே ஒரு மூட நம்பிக்கையிலே இந்த சமுதாயம் போய்விடாதவாறு காக்கிற முயற்சியிலே இந்த அரசு ஈடுபடவேண்டுமென்று கேட்டு, இந்தச் சட்ட முன்வடிவை வரவேற்று, அமைகிறேன்.

426 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (திருத்த)
சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1984)

[1984 மார்ச் 8]

* திரு. ப. மாணிக்கம்: தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சட்ட முன்வடிவை பொதுவிலை நான் ஆதரிக்கிறேன். வழக்கமாக எதிர்க்கிற நிலையிலிருந்து மாறுபட்டு ஆதரிக்கிறேன். இந்த லாட்டரி டிக்கட்டுக்கு வரியைப் போட்டுக் கொண்டு வருவதைவிட இதை அறவே நிறுத்தினால் நல்லது. ஏனென்றால் மற்ற மாநிலங்களை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, இந்த அரசு மற்ற மாநிலங்களை ஒப்பிட்டுப் பேச, பல்வேறு வாதங்களிலே தங்களுக்கு எது வசதியோ, அதைத் தான் பயன்படுத்துவது வழக்கம். பல்வேறு மாநிலங்களிலே பார்த்த வரையிலும் எல்லா மாநிலங்களை விட நம்முடைய மாநிலத்திலே தான் மூன்று விஷயங்களில் ஒங்கி நிற்கிறது. ஒன்று லாட்டரி, இரண்டு மது. மூன்றாவது சினிமா. தமிழ் நாட்டில் சினிமா தான் ஒங்கி நிற்கிறது. இந்த மூன்று மயக்கங்களும் தமிழகத்திலே அதிகம். மூன்று மயக்கங்களிலே ஒன்றின் மீதாவது நடவடிக்கை எடுப்பது நல்லது. தமிழ் நாடு ஏற்கெனவே வறுமை அதிகம் உள்ள மாநிலம். எந்த மாநில லாட்டரி டிக்கட்டுக்கும் அவர்கள் இங்கே வந்து இந்தியா முழுவதும் ஏஜென்சி கொடுக்கிறார்கள். இந்தியாவுக்கே ஏஜென்சி எங்கே என்றால், தமிழகத்திலேதான். அதிலும் அது அதிகமாக விற்பது கோவை என்று விவரம் தெரிந்தவர்கள் கூறுகிறார்கள். இது விசாரித்து அறிந்ததிலே கிடைத்த சில விவரங்கள்.

அதுமட்டுமல்ல, இன்றைய சமுதாயத்திலே பல்வேறு விஷயங்களில் பல்வேறு மோசடிகள் நடக்கின்றன. இதிலும் பல்வேறு மோசடிகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. எனவே இது குறைந்த பட்ச நடவடிக்கை என்றாலும், அதை வரவேற்பது மட்டுமல்ல, அரசு யோசித்து இந்த லாட்டரி டிக்கட்டை தமிழகத்தில் தடை விதித்து நிறுத்தி வைக்க வேண்டும். கோர்ட்டுக்குப் போகிறவன் போகத்தான் செய்வான். நல்ல காரியங்களைச் செய்வதற்கு, அப்படிப்பட்ட உறுதியான நிலையை அரசு மேற்கொள்ள வேண்டும். இந்த லாட்டரி டிக்கட்டிலே பல பொய் டிக்கட்டுகள் விற்கின்றன. பொய் டிக்கட்டுகள் என்று சொன்னால், போலி டிக்கட்டுகள் விற்கிறார்கள். இதை யெல்லாம் கண்டுபிடிப்பது அவ்வளவு சுலபம் அல்ல. அசலே இருக்கிறது; கையெழுத்துத்தானே முக்கியம். அதிலே, அந்தக் கையெழுத்து வருகிறது; இதை எல்லாம் ஆதாரம் இல்லாமல் சொல்லவில்லை. அதற்குரிய தயாரிப்பு போடு அவர்கள் செய்கிறார்கள். இரண்டாவது 600 ரூபாய் சம்பாதிக்கிறவன் 250 ரூபாய்க்கு லாட்டரி டிக்கட்டுகள் வாங்குகிறான். ஒரு தொழிலாளிகூட ஏராளம் வாங்குகிறான். இந்தப் பணத்தைப் பாங்கியில் போட்டாலே உதவுமே என்று சொன்னபோது எத்தனை வருஷம் கஷ்டப்பட்டாலும் முன்னேற முடியாது என்ற காரணத்தினாலே, ஏதாவது ஒரு தடவை

1984 மார்ச் 8] [திரு. ப. மாணிக்கம்]

விழாதா என்று வாங்குகிறோம் எனச் சொல்கிறார்கள். ஒரு தடவை கூட விழவில்லை. இந்த லாட்டரியிலே நம்பிக்கை என்பதுதான் மட்டுமல்ல இன்றைக்குள்ள சமூகச் சீர்திருத்தக் கருத்துக்கள் பல இன்றைக்குள்ள பொருளாதார, சமூக நிர்ப்பந்தத்தில் அடிப்பட்டுப் போகும். நேற்றைய சமூக சீர்திருத்தவாதி இன்றைக்கு தலைசிறந்த பக்தன். இப்படியெல்லாம் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. காரணம் சமூக சீர்திருத்தத்தில் அஸ்திவாரம் பலவீனமானது. இருந்தாலும் ஒரு கருத்தைச் சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது. அதனால் சொல்கிறேன். லாட்டரி ஹேண்டாமென்று நெறிமுறை (மார்ஸ்) அடிப்படையில் சொல்லவில்லை; பொருளாதார அடிப்படையிலே தமிழ் நாட்டில் வேண்டாத, விரும்பத்தகாத இந்தப் போக்கும் வளர்ந்துகொண்டிருக்கிறது என்பதால் உழைப்புக்குக் கிடைக்கவேண்டிய மரியாதை நவீன சமுதாயத்திலே உண்டு. இதற்கு முன்னால் உழைப்புக்கு மரியாதை இல்லை. சொத்துக்குத்தான் மரியாதை. இப்போது உழைப்புக்கு எல்லா நாட்டிலேயும் மரியாதை இருந்தது, இருந்து வருகிறது. தமிழ்நாட்டில் உழைப்புக்கு மரியாதை குறைந்திருக்கிறது. இந்த மதிப்பீட்டில் சில வேறுபாடுகள் இருக்கலாம். உழைப்புக்கு இருக்கவேண்டிய மரியாதை தமிழகத்திலே குறைந்திருக்கிறது. ஏன் குறைந்து போய்விட்டது? வேலை செய்கிறவன், உழைக்கிறவன் கேவலமானவன். குறுக்கு வழியில் முன்னேறுகிறவன் கெட்டிக்காரன். எப்படியும் சம்பாதிக்கிறவன் கெட்டிக்காரன். ஒருவருக்கு லாட்டரியிலே பணம் கிடைத்தால் அவருக்குப் பலபேர் வணக்கம் செலுத்துகிறார்கள். பின்னாலே அவன் என்ன கதிக்கு ஆளாகிறான் என்பது வேறு விஷயம். இந்த லாட்டரி சீட்டுகளை ஒழிக்க அரசு முயற்சிக்க வேண்டும். இந்தச் சட்ட முன்வடிவு சரியானது மட்டுமல்ல. அரசு அதை நிலையாக மேற்கொள்ள வேண்டும். வரி போடுவது மட்டும் போதாது. பல மோசடிகள் இருக்கின்றன. அரசாங்கத்திற்கு வரக்கூடிய வரி வராமல் செய்யும் மோசடிகளைத் தடுக்க வேண்டும். மோசடியான டிக்கெட்டுக்களைக் கண்டுபிடிக்க அரசு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டும். இல்லாவிட்டால் தொழிலாளர்கள், மக்கள் ஒரு இரண்டு ரூபாய், நான்கு ரூபாய்கூட மிச்சப்படுத்தக்கூட முடியாமல் போய்விடும். இன்று சாராயக்கடை, லாட்டரி, சினிமா இப்படி மூன்று வழிகளிலும் அவர்கள் பணம் பறிக்கப்படுகின்றது. உழைப்பாளி மக்கள் இதனால் ரொம்பவும் சீரழிந்து போகக் கூடிய ஆபத்து இருப்பதால், அதைப் படிப்படியாக எடுத்து விட தக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும். அதைத் தடை செய்ய முயற்சிக்க வேண்டும். இப்போது கொண்டு வந்திருக்கின்ற அந்தச் சட்ட முன்வடிவை நிறைவேற்றி அதை முறையாகப் பயன்படுத்த தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டு அமைகிறேன்.

[1984 மார்ச் 8]

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாநிலத்திலே முதலிலே லாட்டரிச் சீட்டு ஒரு நல்ல நோக்கத் தோடுதான் கொண்டுவரப்பட்டது. பொதுமக்களின் நன்மைக்காக திட்டங்கள் தீட்டி நிறைவேற்றுவதற்காக நிதி திரட்ட வேண்டும் என்ற ஒரு நல்ல நோக்கத்தோடு அன்றைக்கு இந்தத் திட்டம் கொண்டுவரப்பட்டது. ஆனால் காலப் போக்கிலே பார்க்கும்போது, லாட்டரிச் சீட்டுத் திட்டம் மக்களிடத்திலே ஒருவிதமான மயக்கத்தை உண்டாக்கி மக்களுக்கு பாதகத்தை உண்டாக்கும் திட்டமாக மாறியிருக்கிறது. ஒரு காலத்திலே யாராவது கஷ்டத்தில் இருந்தால், 'அவன் லாட்டரி அடிக்கிறான்' என்று சொல்வார்கள். ஆனால் இப்போது லாட்டரி அடிக்கிறான் என்று சொன்னால், அது அவன் கோடிசு வரனாக ஆகிறான் என்று சொல்வதுபோல இருக்கிறது. இதில் அரசு வரி போடுவதோடு நின்றுவிடக்கூடாது. இன்றைக்குத் தமிழ் நாட்டிலே மிகப் பெரிய பொருளாதார ஆபத்து ஏற்பட்டிருக்கிறது. அது தமிழ்நாட்டுப் பரிசுச் சீட்டுக்கள் மூலமாக அல்ல. மற்ற மாநிலங்களுடைய லாட்டரி சீட்டுக்கள் பல பெயர்களிலே வருகின்றன. நிதியின் பெயரால் லாட்டரிச் சீட்டுக்களை விற்கின்றார்கள். மற்ற பல்வேறு மாநிலங்களுடைய லாட்டரிச் சீட்டுக்களைக் கோடிக் கணக்கில் விற்று, நம்முடைய மாநிலத் தினுடைய பொருளாதாரம் சீர்குலைவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இன்னும் சொல்லப் போனால், இந்த லாட்டரிச் சீட்டுக்களை நடத்துகின்றவர்களில் ஹோல் சேலர் தவிர மற்ற அத்தனை பேர்களும் வடநாட்டுக்காரர்களாக இருக்கின்றார்கள். இனிமேல் லாட்டரிச் சீட்டுக்கள் மூலமாக நம்முடைய பொருளாதாரம் சீர்குலைவது மட்டுமல்லாமல், நம்முடைய மக்களுடைய மொராலிட்டியும் குறைகிறது. எனவே நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதிகாரத்தைப் பயன்படுத்தி, மற்ற மாநிலங்களுடைய லாட்டரி சீட்டுக்களை இங்கே விற்பதற்குத் தடை செய்வதற்கான சட்டத்தைக் கொண்டு வர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மகாராஷ்டிரா மாநிலத்தில், மற்ற மாநிலங்களின் பரிசுச் சீட்டுக்கள் விற்பனையைத் தடை செய்வதற்கு மாநில அரசுக்கு அதிகாரம் இல்லை என்று உயர் நீதிமன்றத்திலே சொல்லப்பட்டிருந்தது. அதை ரத்து செய்ய வேண்டும் என்ற அளவில் மாநில அரசு மத்திய அரசைக் கோரியது. அதன் பிறகு அந்த அதிகாரத்தைப் பெற்றது. அதுபோல நம் மாநிலம் அந்த அதிகாரத்தைப் பெற்று, அந்த முறையைப் பயன்படுத்தி வெளி மாநிலங்களிலேயிருந்து வருகின்ற எந்தப் பரிசுச் சீட்டுகளானாலும், நாம் அதைத் தடை செய்ய வேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 8]

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

லாட்டரிச் சீட்டுக்களைப் பொறுத்தவரையிலே, நம்முடைய மாண்புமிகு அசைச்சர் அவர்கள் வரி விதிப்பு கொண்டு வந்திருக்கின்றார்கள். அதுபற்றி லாட்டரிச் சீட்டு நடத்துபவர்கள் சில குறைகளைச் சொல்கின்றார்கள். அது நியாயமா இல்லையா என்பது எனக்குத் தெரியாது. இதையெல்லாம் சீர்தாக்கிப் பார்த்து ஒரு முடிவு செய்ய வேண்டும். திட்டவாட்டமான முறையில், மற்ற மாநிலங்களின் பரிசுச் சீட்டுக்களை இங்கே விற்க முடியாத அளவுக்குச் செய்ய வேண்டும் என்று அறிவித்துக் கொண்டு அமைகிறேன். வணக்கம்.

(மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

திரு. ஏ. ஜே. தாஸ் : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பரிசுச் சீட்டு நம்முடைய மாநிலத்திலே அண்ணா அவர்கள் முதலமைச்சராக இருந்தபோது வந்தது. இங்கே நல்ல திட்டங்களுக்காக இதை அறிமுகப்படுத்தினார்கள்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : அவையின் அனுமதியோடு, மேலவையின் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

(பிற்பகல் 12-30)

திரு. ஏ. ஜே. தாஸ் : பல மாநில பரிசுச் சீட்டுகள் எல்லாம் தமிழகத்திற்கு வந்து, தமிழகத்திலேயுள்ள எல்லா பொருளாதாரத்தையும் வாரிக்கொண்டு செல்வதைப் பார்க்கிறோம். தமிழக மக்கள் அனைவரும் ஏதோ பரிசுச் சீட்டு வாங்கினால் கோமஸ்வர்களாக, இலட்சாதிபதிகளாக ஆகவிடலாம் என்ற எண்ணத்தோடு பரிசுச் சீட்டை நிறைய வாங்குவதைப் பார்க்கிறோம். தவறான வழக்கமாக இது அதிகமாகப் பரவி வருகிறது. அதனால் பல கஷ்டங்கள் பட்டு, பரிசுச் சீட்டுகளை வாங்கி, இலட்சாதிபதிகளாக ஆகவிடுவோம் என்ற எண்ணத்தோடு பல தவறுகள் செய்யக்கூடிய நிலையைப் பார்க்கிறோம். ஆகவே கூடுமானவரையில் சட்டங்கள் அனுமதிக்காவிட்டாலும், மத்திய சர்க்காருடன் கூடிப் பேசி, இங்கே அண்டை மாநில பரிசுச் சீட்டுக்கள் விற்பனை செய்வதைத் தடை செய்யவேண்டும். தமிழகத்திலுள்ள பரிசுச் சீட்டுக்கு இன்னும் அதிகமான பரிசுகளை, கவர்ச்சியான பரிசுகளைக் கொடுத்து, தமிழகத்தின் பணம் தமிழகத்திற்கே சேர வழிவகைகளைச் செய்ய வேண்டும். இந்தப் பரிசுச் சீட்டுக்கு வரி போடுவது நியாயம். இன்னும் அதிகமான வரியை விதித்தால்கூட நல்லதாக இருக்கும். ஆகவே இந்தச் சட்ட முன்வடிவை வரவேற்று அமர்கிறேன்.

430 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (திருத்த)
சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1984)

[1984 மார்ச் 8]

மாண்புமிகு திரு எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே. இந்தச் சட்ட முன்வடிவைப்பற்றிப் பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லோருமே இதை வரவேற்றிருக்கிறார்கள். அதற்காக எனக்கு மகிழ்ச்சி, வரவேற்றாலும் அரசு என்ன என்ன செய்ய வேண்டுமென்பதை அவர்கள் தெரிவாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். முதலில் பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் டாக்டர் சனார்த்தனம் அவர்கள் பேசியபோது, இதை ஆரம்பித்து வைத்து அவரே இதை வரவேற்றுப் பேசி, இதிலுள்ள குறைபாடுகளை எல்லாம் நீக்குவதற்குப் போதிய வழி, வகைகளைச் சொன்னார்கள். அதுமட்டுமல்ல. இதை பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் கொண்டு வந்தார்கள் என்று சொல்லி, அதிலிருந்து நாங்கள் ஒளிந்துகொள்வதற்கு விரும்புகிறோமோ என்ற உணர்வு அவர்களுக்கு இல்லை என்பதையும் பேசுகிறபோது சொன்னார்கள். அண்ணா அவர்கள் கொண்டு வருகிறபோது, ஒரு நல்ல நோக்கத் தோடுதான் கொண்டு வந்தார்கள். இங்கே எல்லோரும் இன்றைக்கு இந்தப் பரிசுச் சீட்டினால் ஆசைகளை வளர்த்துக்கொண்டு, இதிலே தன்னம்பிக்கை இழந்து, அதிகமான பணத்தை இதிலேயே செலவழிக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அதிலும் குறிப்பாக நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. மாணிக்கம் அவர்கள் சொன்னபோது, இன்றைக்கு சினிமா, சாராயம், பரிசுச் சீட்டு என்ற இந்த மூன்றும் தான் தமிழகத்திலே முன்னேறியிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். இந்த மூன்றையும் ஒழிக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்களா? அல்லது பரிசுச் சீட்டுகளை மட்டும் ஒழிக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்களா?

திரு ப. மாணிக்கம்: முன்னேறியிருக்கிறது என்று நான் சொல்லவில்லை மூன்று மயக்கங்கள் என்றுதான் சொன்னேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மூன்று மயக்கம் என்று சொன்னார்கள். அதை அவர்கள் சொல்கிறபோது, அதை எந்த உணர்விலே சொன்னார்கள் என்று எனக்குத் தெரியாது. நான் அதையே எடுத்துக் கொள்கிறேன். மூன்றிலுமே சீர்திருத்தம் செய்ய வேண்டுமென்பதை ஏற்றுக் கொள்கிறேன். பரிசுச் சீட்டைப் பொறுத்தவரையிலும், இன்றைக்கு அவர்கள் சொன்னார்கள். இந்த எண்ணங்கள் அவர்களிடத்திலே வளர்கின்றன என்று சொன்னால், அது மோசமான விஷயம்தான். ஒன்றைச் சொல்கிறபோது அவர்கள் சொன்ன கருத்தே சரியாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். யார் பிழைக்கத் தெரிந்தவர்கள் என்றால், பிழைக்கத் தெரிந்தவர்களுக்கு வேறொரு வார்த்தை அயோக்கியர்கள். பிழைக்கத் தெரிந்தவர்கள் அவர்கள்தான் என்ற அந்தக் கருத்திலே சொன்னார்கள் என்று கருதுகிறேன். அவர் சொன்னது கூட, அயோக்கியன் என்றால் பிழைக்கத் தெரிந்தவன் என்பதுதான்.

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (திருத்த) 431
சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1984)

1984 மார்ச் 8] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

இன்றைக்கு அப்படித்தான் நாட்டிலே நடக்கிறதென்று சொன்னார்கள். அம்மாதிரி சில பேர்கள் பிழைக்கிறபோது, நல்லவர்கள் பிழைக்க முடியாமலும், அயோக்கியர்கள் பிழைக்கிறார்கள் என்றும் சொன்னார்கள். சில இடங்களில் அப்படித்தான் இருப்பதுபோலத் தெரிகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதைப்போல அவர்கள் மூன்று மயக்கங்கள் என்று சொல்லும் போது, பரிசுச் சீட்டு மயக்கம் இருக்கிறது என்றும் சொன்னார்கள். அதற்குப் பிறகு பகுத்தறிவுக் கருத்துகளுக்கு அடிப்படை ஸ்டிராங்காக இல்லை என்றும் சொன்னார்கள். பகுத்தறிவுக் கருத்துக்கு நல்ல அஸ்திவாரம் இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நாட்டிலே நல்லவர்கள் அதிகமா, கெட்டவர்கள் அதிகமா என்று கேள்வி கேட்கும்போது, பதில் உங்களுக்கே தெரியும். ஆஸ்திரேலியா, பகுத்தறிவு வாதிகளா என்று கேட்டால், பகுத்தறிவு வாதிகளில் நல்லவர்கள் நிறைய இருக்கிறார்கள். அந்தக் கருத்தைத் தான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கூறினார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

திரு. ப. மாணிக்கம்: துணை தலைவரவர்களே, நாட்டிலே நல்லவர்கள் தான் அதிகம் என்பதால், அவர்களை ஆத்திரிகள் என்றோ நாத்திரிகள் என்றோ நான் கூறவில்லை. நல்லவர்கள்தான் பெரும்பாலும் இருக்கிறார்கள். நல்லவர்கள் அதிகமாக இருப்பதால்தான், குறுக்கு வழியில் செல்பவர்களுக்கு மரியாதை கிடைத்து வருகிறது.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: நல்லவர்கள் மிக அதிகமாக இருக்கிறார்கள் என்று சொல்வதை ஏற்றுக்கொள்ளலாம். அதனால் குறுக்கு வழியிலே போகிறவர்கள் ஒதுங்கிப் போகிறார்கள் என்ற கருத்தை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்வதாக நான் எடுத்துக் கொள்கிறேன். பரிசுச் சீட்டைப் பொறுத்தவரையிலும், இன்றைக்கு மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சாதிக் பாட்சா அவர்கள் சொன்னதுபோல, இருக்கும் அதிகாரங்களை வைத்துக்கொண்டு மாநில அரசு ஒன்றும் செய்ய முடியாது. எப்படியாவது செய்ய வேண்டுமென்று அவர்கள் சொன்னார்கள். எப்படிச் செய்வது? முடியவே முடியாது. மத்திய அரசுதான் இதற்கு உதவி செய்ய வேண்டும். இங்கே பேசிய உறுப்பினர்களின் எண்ணத்தைத்தான் நானும் வைத்திருக்கிறேன். எப்படியானாலும் லாட்டரிச் சீட்டு இல்லாமல் ஆக்கிவிட்டால், கிராம மக்களின் பொருளாதாரம் கொஞ்சம் கொஞ்சமாக நசுங்கிப் போவதைத் தடுக்கும் என்பதிலே எனக்கு அசைக்க முடியாத நம்பிக்கை இருக்கிறது. இன்றைக்கு 190 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு ஒரு வருடத்திற்கு நம்முடைய மாநிலத்தில் லாட்டரிச் சீட்டுகள் விற்கப்படுகிறதென்ற கணக்கு வந்திருக்கிறது. அதிலே 9 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு நம்முடைய மாநில பரிசுச் சீட்டு விற்கிற

432 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (திருத்த)
சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1984)

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

[1984 மார்ச் 8]

தென்றால், பாக்கி 181 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு நம்முடைய மாநிலத்திலேயிருந்து வேறு மாநிலங்களுக்குப் போகிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு இருக்கிற சட்டத்தைக் கொண்டு, இதற்கு வரியைப் போட்டிருக்கிறோம் என்றாலும், சந்தர்ப்பம் வரும்போது, மத்திய அரசு இதற்காக ஒரு சட்டம் கொண்டு வந்தால் அதை வரவேற்கும் மாநிலமாக தமிழ்நாடு முதலிலே இருக்கும் என்பதைச் சொல்லி, போடப்பட்டுள்ள சட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்த அரசு முயலும் என்று கூறி, என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: அவை முன் உள்ள பிரச்சினை :

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு, பொது விற்பனை வரி (திருத்தச்) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1984) பரிந்துரை செய்வதற்காக ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்.”

தீர்மானம் அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

சட்ட முன்வடிவு, பரிந்துரை செய்வதற்காக, ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது.

பரிந்துரை ஏதும் இல்லை.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே,

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு, பொது விற்பனை வரி (திருத்தச்) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1984) திருப்பி அனுப்பப்பட வேண்டும்’ என்று முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: அவை முன் உள்ள பிரச்சினை :

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு, 1984 ஆம் ஆண்டு, பொது விற்பனை வரி (திருத்தச்) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1984) திருப்பி அனுப்பப்பட வேண்டும்’

தீர்மானம் அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (திருத்த) 433
சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை
சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1984)

1984 மார்ச் 8]

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: அவையின் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்று, மீண்டும் நாளை 9—3—1984 வெள்ளிக் கிழமை காலை 9-30 மணிக்குக் கூடும்.

மின்னர், அவை ஒத்தி வைக்கப்பட்டது.

(பிற்பகல் 12-39)

6. அவை முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்.

அ. சட்டப்படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்.

108. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் 1983 ஆம் ஆண்டிற்கான ஒன்பதாவது ஆண்டு அறிக்கை. (ஆங்கிலம்). (1956 ஆம் ஆண்டு கம்பெனி கள் சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 1/1956) 619 (A) பிரிவின் கீழ் அவை முன் வைக்கப்படுகிறது).

ஆ. அறிக்கைகள், அறிவிக்கைகள், ஏனைய தாள்கள்.

* 43. சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு வேளாண் விளைபொருள் அங்காடிகள், தமிழ்நாடு வேளாண் விளைபொருள் அங்காடிகள் (திருத்தம்-சிறப்பு விதித் துறைகள்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவைச் சட்ட முன்வடிவு எண் 15/1984).

* 44. சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட 1984 ஆம் ஆண்டு அன்னை தெரசா மகளிர் பல்கலைக் கழகச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவைச் சட்ட முன்வடிவு எண் 12/1984).

* 45. சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு சம்பளம் வழங்கல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவைச் சட்ட முன்வடிவு எண் 1/1984).

* 6—3—1984 அன்று மேலவை உறுப்பினர்கள் அனைவருக்கும் சுற்றோட்ட முறையில் அனுப்பப்பட்டது.

இணைப்பு I

(8 ஆம் பக்கத்தில் உடுக்குறியிட்ட வினா 65-க்கான விடையைக் காண்க)

	அரசுக் கல்லூரிகள் எண்ணிக்கை.	தனியார் கல்லூரிகள் எண்ணிக்கை.
[அ] தமிழகத்தில் பெண் களுக்கெனத் தனியாக எங்கெங்கு கல்லூரிகள் உள்ளன? அவற்றில் எவை யெவை அரசால் நடத்தப்படுகின்றன?	1. கலை அறிவியல் மகளிர் கல்லூரிகள் 14	39
	2. கல்வியியல் மகளிர் கல்லூரிகள் 2	8
	[கல்லூரிகள் பெயர் பட்டியல் இணைக்கப்பட்டுள்ளது]	
[இ] எங்கெங்கு ஆண்களும் பெண்களும் சேர்ந்து கல்லூரிகள் உள்ளன? அவற்றில் எவையெவை அரசால் நடத்தப்படுகின்றன?	1. கலை/அறிவியல் ஆண்கள் கல்லூரிகள் 31	42
	2. கல்வியியல் ஆண்கள் கல்லூரிகள் 1	6
	3. கீழ்த்திசைக் கல்லூரிகள் ..	9
	4. உடற்பயிற்சிக் கல்வியியல் கல்லூரிகள் ..	2
	5. சமூகப்பணிக் கல்வியியல் கல்லூரிகள் ..	2
	6. இசைக் கல்லூரிகள் 2	..
	7. காந்திகிராமம் கிராமப்புற உயர் கல்விநிலையம் [இது ஒரு வருடப் பெறும் பல்கலைக் கழகம்] ..	1
	[கல்லூரிகளின் பெயர் பட்டியல் இணைக்கப்பட்டுள்ளது]	

1984 மார்ச் 8]

(அ) தனியார் கலை/அறிவியல் மகளிர் கல்லூரிகள்—39.

PRIVATE ARTS COLLEGES (WOMEN).

Madras district—

1. Stella Mary's College,
Madras-600 086.
2. S.I.E.T. Women's College,
Madras-600 018.
3. Women's Christian College,
Madras-600 006.
4. Ethiraj College (Women),
Madras-600 008.
5. Chellammal Women's College,
Guindy, Madras-600 032.
6. Meenakshi College (Women),
Kodambakkam, Madras-600 024.

Chengalpattu district—

7. Srimathi Dev. Kunvar Nanalal Bhatt Vaishnav College,
(Women), Chrommepet, Madras-600 044.
8. Pachaiyappa's College (Women),
Kancheepuram-631 503.

North Arcot district—

9. Auxilium College, Katpadi,
Vellore-632 006.
10. D. K. M. College (Women),
Vellore-632 001.

Salem district—

11. Sri Sarada College (Women),
Salem-636 001.
12. Alamelu Angappan College, (Women),
Komarapalayam-638 183.

Periyar district—

13. Vellalar College (Women),
Erode-638 009.

[1984 மார்ச்]

Coimbatore district—

14. P. S. G. R. Krishnammal College (Women),
Coimbatore-641 004.
15. Sri Avinashilingam Home Science College (Women),
Coimbatore-641 043.
16. Nirmala College,
Coimbatore-641 018.
17. G. V. G. Visalakshi College (Women),
Udumalpet-642 128.

(ஆ) அரசு கலை/அறிவியல் மகளிர் கல்லூரிகள்—14.

GOVERNMENT ARTS COLLEGES (WOMEN).*Madras district—*

1. Queen Mary's College,
Madras-600 004.
2. Government Arts College (Women),
North Madras, Madras-600 001.
3. Quaid-E-Millat Government College (Women),,
Madras-600 002.

North Arcot district—

4. Arignar Anna Government Arts College (Women),
Walajapet-632 513.

Salem district—

5. Government Arts College (Women),
Salem-636 008.
6. Namakkal Kavignar Ramalingam Government Arts
College (Women), Namakkal-637 002.

Coimbatore district—

7. L. R. G. Naidu Government Arts College (Women),
Tirupur-638 604.

Thanjavur district—

8. Government Arts College (Women),
Thanjavur-613 007.

1984 மார்ச் 8]

Thanjavur district—cont.

9. Dharmapuram Gnanambigai Government Arts College, (Women), Mayuram-609 001.
10. Government College (Women), Kumbakonam-612 001.

Pudukottai district—

11. Government Arts College (Women), Pudukkottai-622 001.

Madurai district—

12. Sri Meenakshi Government College (Women), Madurai-625 002.
13. M. V. Muthiah Pillai Government Arts College (Women), Dindigul-624-008.

Tirunelveli district—

14. Government Arts College (Women), Tirunelveli-627 008.

The Nilgiris district—

18. Emerald Heights College, Uthagamandalam-643 006.
19. Providence College (Women), Coonoor-643 104.

South Arcot district.—

20. C. Kanlaswamy Naidu College (Women), Cuddalore-600 001.

Thanjavur district—

21. A. D. M. College (Women), Veliappalayam, Nagapattinam-611 001.

Tiruchirappalli district—

22. Seethalakshmi Ramaswamy College, Tiruchirappalli-620 002.
23. Holy Cross College, Tiruchirappalli-620 002.

[1984 மார்ச் 8]

Madurai district—

24. Fatima College,
Madurai-625 018.
25. Lady Doak College,
Madurai-625 002.
26. Em. Gopalakrishna Kone Yadava Womens College,
Madurai-625 002.
27. Arulmigu Palaniandavar Arts College (Women),
Palani-624 601.
28. Jeyaraj Annapakkiam College (Women),
Periakulam-626 501.

Ramanathapuram district—

29. Vanniaperumal College (Women),
Virudhunagar-626 001.
30. Seethalakshmi Achi College (Women),
Pallattur-623 107.
31. Standard Fire Works Rajarathinam College (Women)
Sivakasi-626 123.

Tirunelveli district—

32. Sarah Tucker College, Palayamkottai-627 007.
33. Sri Parasakthi College (Women), Courtallam-627 802.
34. St. Mary's College, Tuticorin-628 001.
35. A. P. C. Mahalakshmi College (Women), Tuticorin-628 002.

Kanyakumari district—

36. Sree Ayyappa College (Women), Ayyappanagar, Nagercoil-629 801.
37. Holy Cross College, Nagercoil-629 002.
38. Women's Christian College, Nagercoil-629-001.
39. Sree Devi Kumari Women's College, Kuzhithurai-629 163.

1984 மார்ச் 8]

அரசு மகளிர் கல்வியியல் கல்லூரிகள்.

Government Colleges of Education for Women.

1. Lady Willingdon College of Education, Madras-5.
2. Government College of Education for Women, Coimbatore.

தனியார் மகளிர் கல்வியியல் கல்லூரிகள்.

(Private Colleges of Education for Women.)

1. N.K.T. National College of Education for Women, Madras-5.
2. Stella Matutina College of Education, Madras-4.
3. St. Christopher's College of Education (Women), Madras-7.
4. Sri Sarada College of Education for Women, Salem.
5. Sri Avinashilingam College of Education for Women, Coimbatore.
6. St. Justin's College of Education (Women), Madurai.
7. St. Ignatius College of Education (Women), Palayamkottai.
8. Annammal College of Education for Women, Tuticorin.

(இ) ஆண்களும் பெண்களும் சேர்ந்து படிக்கும் அரசு கலை அறிவியல் கல்லூரிகள்.

Government Arts College for Men.

1. Presidency College, Madras-5.
2. Rajeswari Vedachalam Government Arts College, Chengalpattu.
3. Loganatha Narayanaswami Government College, Ponneri.
4. Sri Subramaniaswami Government Arts College, Tiruttani.
5. Government Thirumagal Mills College, Gudiyattam.
6. Arignar Anna Government Arts College, Cheyyar.
7. Government Arts College, Thiruvannamalai.
8. Government Arts College, Salem.
9. Arignar Anna Government Arts College, Namakkal.

10. Thiruvalluvar Government Arts College, Rasipuram.
11. Arignar Anna Government Arts College, Attur.
12. Government Arts College, Dharmapuri.
13. Government Arts College, Krishnagiri.
14. Government Arts College, Coimbatore.
15. Government Arts College, Udhagamandalam.
16. Government Arts College, Villupuram.
17. Thiru Kolangiappar Government Arts College, Vridhachalam.
18. Rajah Serfoji Government College, Thanjavur.
19. Government College (Men), Kumbakonam.
20. Government Arts College, Thiruvavur.
21. Mannai Rajagopalaswami Government Arts College (Men), Mannargudi.
22. Periyar E. V. R. College, Tiruchirappalli.
23. Government Arts College, Trichirappalli.
24. Government Arts College, Ariyalur.
25. Government Arts College, Karur.
26. Arignar Anna Government Arts College, Musiri.
27. H. H. The Rajah's College, Pudukottai.
28. Government Arts College, Melur.
29. The Sethupathi Government Arts College, Ramanathapuram.
30. V. S. S. Government Arts College, Pulankurichi.
31. Raja Doraisingam Government Arts College, Sivaganga.
32. Government Arts College, Chidambaram.

1984 மார்ச் 8]

(இ) ஆண்களும் பெண்களும் சேர்ந்து படிக்கும் தனியார் கலை அறிவியல் கல்லூரிகள் (42).

Private Arts Colleges (Men).

1. Pachaiyappa's College, Chetpet.
2. Loyola College, Madras.
3. Gurunanak College, Madras.
4. Madras Christian College, Tambaram, Madras-59.
5. DRBCCC College, Thandarai, Pattabiram, Madras-72.
6. Kandaswami Kandar's College, Velur.
7. Gobi Arts College, Gobichettipalayam.
8. P.S.G. College of Arts and Science, Coimbatore.
9. Kongunadu Arts and Science College, Coimbatore.
10. N.G.M. College, Pollachi.
11. T. B. Manickam Lutheran College, Porayar.
12. St. Joseph's College, Tiruchirappalli.
13. Urumu Dhanalakshmi College, Tiruchirappalli.
14. Madura College, Madurai.
15. The American College, Madurai.
16. Thiagarajar College, Madurai.
17. Senthamil College, Madurai.
18. Sri Sathguru Sangeetha Vidyalaya, Madurai.
19. Arulmigu Palaniandavar Arts College (Men), Palani.
20. Arulmigu Palaniandavar College of Indian Culture, Palani.
21. Cardamom Planters' Association College, Bodinayakanur.
22. Alagappa College, Karaikudi.
23. Arumugam Pillai Seethaiammal College, Thirupattur.
24. Sree Sevugan Annamalai College, Devakottai.

[1984 மார்ச் 8]

25. Devanga Arts College, Aruppukkottai.
26. St. Xavier's College, Palayamkottai.
27. St. John's College, Palayamkottai.
28. Sadakathullah Appa College, Palayamkottai.
29. Tirunelveli Dakshina Mara Nadar Sangam College, T. Kallikulam.
30. Nazareth Margoschis College, Nazarath-628 617.
31. PM. Thevar College, Melaneelithanallur.
32. V.O.C. College, Tuticorin.
33. Thiruvalluvar College, Pothigaiyadi, Papanasam.
34. G.V.N. College, Kovilpatti.
35. Ambai Arts College, Ambasamudram.
36. Pope's College, Sawyarpuram.
37. S.T. Hindu College, Nagercoil.
38. Scott Christian College, Nagercoil.
39. Vivekananda College, Agasteeswaram.
40. Christian College, Martandam.
41. Lakshmipuram College of Arts and Science, Neyyoor.
42. St. Jude's College, Thoothoor.

(இ) ஆண்களும் பெண்களும் சேர்ந்து படிக்கும் அரசு/தனியார் கல்லியியல் கல்லூரிகள் (6).

Government Training College (Men).

1. Government College of Education, Pudukottai.

Private Training Colleges (Men).

1. Meston College of Education, Madras.
2. Sri. R. K. M. Vidyalaya College of Education, Perianaickenpalayam, Coimbatore.
3. Thiagarajar College of Preceptors, Madurai.
4. Lakshmi Teachers Training College, Gandhigram.
5. Dr. Alagarappa Chettiar Training College, Karaikudi.
6. NVKSD College of Education, Attoor.

1984 மார்ச் 8]

(இ) ஆண்களும், பெண்களும் சேர்ந்து படிக்கும் கீழ்த்திசை, மற்றும் இதர வகைக் கல்லூரிகள் (9).

Oriental Colleges :

1. Subramaniam Tamil Kalloori, Mohanur, Salem district.
2. Thavathiru Santhalinga Adigalar Tamil Kalloori, Perur, Coimbatore.
3. Srimath Sivagnana Balia Swamigal Tamil College, Mailam.
4. Karanthai Pulavar Kalloori, Thanjavur.
5. Sri. KVSS Tamil Kalloori, Thirupanandal.
6. Rajah's College, Thiruvaiyyaru.
7. Oriental College, Dharmapuram.
8. Ganesar Senthamil College, Melasivapuri.
9. Ramaswami Tamil College, Karaikudi.

Other Types of Colleges :

1. YMCA College of Physical Education, Madras.
2. Alagappa College of Physical Education, Karaikudi.
3. Madras School of Social Work, Madras.
4. Madurai Institute of Social Work, Madurai.
5. Tamil Nadu Arasu Isai Kalloori, Madras Government College.
6. Government Music College, Madurai, Government College.
7. Gandhigram Rural Institute of Higher Education, Gandhigram (A Deemed University).

[1984 மார்ச் 8]

இணைப்பு II

(351 ஆம் பக்கத்தில் இனம் 3-க்கான அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

விவர அறிக்கை.

கரூரிலிருந்து தூத்துக்குடிக்கு திண்டுக்கல்-மதுரை-மணியாச்சி வழியாக ஒரு அகல இருப்புப்பாதை அமைக்க வேண்டுமென்று 1978 ஆம் ஆண்டிலிருந்து முதலமைச்சர் அவர்களும் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களும், பிரதமருக்கும் இரயில்வே அமைச்சருக்கும், நிதி அமைச்சருக்கும் பல்வேறு கட்டங்களில் நேர்முகக் கடிதங்கள் எழுதி வற்புறுத்தி வந்ததன் காரணமாக, 1981 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் மாதத்தில் மத்திய அரசிடமிருந்து வந்த கடிதத்தில் கரூரிலிருந்து திண்டுக்கல் வரை அகல இருப்புப்பாதை அமைப்பதற்கும், திண்டுக்கல்லிலிருந்து மதுரை வரை இணையாக இன்னொரு அகல இருப்புப்பாதை அமைப்பதற்கும், மதுரையிலிருந்து மணியாச்சி வரையில் உள்ள இருப்புப் பாதையை அகல இருப்புப்பாதையாக மாற்றுவதற்கும் மற்றும் தூத்துக்குடியிலிருந்து திருநெல்வேலி வரை மணியாச்சி வழியாக, இணையாக, இன்னொரு அகல இருப்புப்பாதையை அமைப்பதற்கும் ஆணை வெளியிட்டாகி விட்டது என்று தெரிவிக்கப்பட்டது.

2. நான்கு சிமென்ட் ஆலைகளும் ஒரு சசாயன உர ஆலையும் ஒரு பெரிய துறைமுகமும் உள்ள தென் மாவட்டங்களான மதுரை, இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலிக்குப் போதுமான அகல இருப்புப்பாதை இரயில் போக்குவரத்து வசதிகள் இல்லாத காரணத்தால் அவைகள் பின்தங்கிய நிலைமையில் உள்ளன. இவைகளின் முன்னேற்றம் கருதி, மத்திய அரசால் அனுமதிக்கப்பட்ட மேற்குறித்த வேலைகளைத் துரிதமாகச் செயல்படுத்த ஆணை வழங்கும் படி மத்திய இரயில் அமைச்சருக்கு முதலமைச்சர் 8—2—1982-ல் கடிதம் எழுதினார். அதற்கு மத்திய இரயில்வே அமைச்சரிடமிருந்து 8—3—1982 நாளிட்ட கடிதத்தில் கீழ்க்கண்டவாறு பதில் வந்துள்ளது :—

கரூரிலிருந்து திண்டுக்கல்லுக்குப் புதிய அகல இருப்புப்பாதை அமைப்பதற்கு ஆய்வு முன்னேற்றத்தில் உள்ளது. கரூரிலிருந்து-திருநெல்வேலி வரையில் எல்லா வேலைகளையும் ஒரே சமயத்தில் எடுத்துக் கொள்வதற்கு போதிய நிதிவசதி இல்லை என்றும், இருந்தபோதிலும், இவ்வேலையின் முக்கியத்துவம் கருதி திருநெல்வேலியிலிருந்து மணியாச்சி வழியாக தூத்துக்குடிக்கு இணையாக ஒரு அகல இருப்புப்பாதை போடும் வேலை இப்பொழுது

1984 மார்ச் 8]

எடுத்துக் கொள்ளப்படும். இதன் மூலம் தூத்துக்குடியிலிருந்து கொச்சி—சென்னை (திருநெல்வேலி, திருவனந்தபுரம் வழியாக) மற்றும் இதர இடங்களுக்கு நேரடி அகல இருப்புப்பாதை தொடர்பு கிடைக்கும். இத்திட்டத்தினுடைய மற்றப் பகுதிகள் அதிக நிதி வசதி எப்பொழுது கிடைக்குமோ அப்பொழுது எடுத்துக் கொள்ளப்படும்.

3. கரூர்-தூத்துக்குடி-திருநெல்வேலி திட்டத்தை முழுமையாக விரைவில் ஒரே சமயத்தில் எடுத்து நிறைவேற்றக் கோரி மத்திய இரயில்வே அமைச்சகத்திற்கு 30—9—1982 அன்று மீண்டும் கடிதம் எழுதப்பட்டது. அதற்கு மத்திய அரசு தனது 13—11—1982-ந் தேதியிட்ட கடிதத்தில் இத்திட்டத்திற்கு 1982-83 ஆம் ஆண்டில் ஏற்கெனவே அனுமதிக்கப்பட்ட 70 லட்சத்துக்கும் மேல் ஒரு கோடி ரூபாய் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது என்றும், கடுமையான நிதிப் பற்றாக்குறை காரணமாக இத்திட்டத்திற்கு மேலும் அதிக நிதி ஒதுக்க இயலாது என்றும் இருக்கக்கூடிய குறைந்த நிதி வசதியைக் கொண்டு மணியாச்சி வழியாக தூத்துக்குடியிலிருந்து திருநெல்வேலி வரை இணையாக ஒரு அகல இருப்புப்பாதை முதற்கட்டமாக அமைக்க அரசு முடிவு செய்துள்ளதாகவும் தெரிவித்தது.

4. பின்தங்கிய மாவட்டங்கள் விரைவில் முன்னேற்றம் அடைய 'இத்திட்டத்தை முழுமையாக நிறைவேற்ற 1984-85-ஆம் ஆண்டிலாவது தேவையான நிதியை ஒதுக்குமாறு மத்திய இரயில்வே அமைச்சகம் 23—7—1983 அன்று மீண்டும் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டது. அக்கடிதத்திற்கு மத்திய அரசு தனது 10—8—1983-ந் தேதியிட்ட கடிதத்தில் ஏற்கெனவே கூறியவாறு, நிதி நிலை காரணமாக இத்திட்டத்தை ஒரே நேரத்தில் எடுத்துக் கொள்ள இயலாது என்றும் வெவ்வேறு கட்டங்களில் செய்து முடிக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது என்றும் தெரிவித்துள்ளது.

5. இந்த திட்டத்திற்கு முன்னுரிமை அளித்து, இதனை முழுமையாக ஒரே சமயத்தில் எடுத்து விரைவில் முடிக்க கோரியும் தேவையான நிதியினை ஒதுக்கிட வேண்டியும் முதலமைச்சரிடமிருந்து மத்திய இரயில்வே அமைச்சருக்கும் மற்றும் மத்திய திட்டக்குழுவின் துணைத் தலைவருக்கும் மீண்டும் நேர்முக கடிதங்கள் 7—1—1984 அன்று அனுப்பப்பட்டன. இதற்கு மத்திய திட்டக்குழுவின் துணை தலைவரிடமிருந்து முதலமைச்சருக்கு வரப்பெற்ற

[1984 மார்ச் 8]

13—2—1984-ந் தேதியிட்ட கடிதத்தில் கரூர்-திண்டுக்கல், மதுரை-தூத்துக்குடி திருநெல்வேலி திட்டத்தை விரைவில் நிறைவேற்றுவதில் முதலமைச்சர் கொண்டுள்ள அக்கறையைப் பாராட்டுவதாகவும், ஆனால் நிதிப் பற்றாக்குறை காரணமாக தற்பொழுது செயல்படுத்தப்பட்டு வரும் திட்டங்களுக்கு முழுமையாக நிதி ஒதுக்கீடு செய்வது கடினமாகிக் கொண்டிருக்கிறது என்றும் தெரிவித்துள்ளார். இருப்பினும் கரூர்-தூத்துக்குடி இரயில் பாதையின் தேவையை நிதி ஒதுக்கீடுகள் செய்யும்போது கவனத்தில் கொள்ளப்படும் என்றும் தெரிவித்துள்ளார்.

மேற்கூறிய விவரங்களிலிருந்து கரூர்-தூத்துக்குடி அகல இரயில் பாதைத் திட்டத்தை விரைவில் நிறைவேற்ற தக்க நடவடிக்கைகளை தமிழக அரசு மேற்கொண்டுள்ளது என்பதை அறியலாம்.



1984 மார்ச் 8]

இணைப்பு III.

[366 ஆம் பக்கத்தில் இனம் 5 (1)-க்கான அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

L.A. BILL No. 10 of 1984
(As passed by the Assembly.)

A Bill to amend the Tamil Nadu Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Act, 1973.

Whereas the Legislature of the State of Tamil Nadu enacted the Tamil Nadu Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Act, 1973 (Tamil Nadu Act 12 of 1973) to provide for the acquisition of stage carriages and contract carriages in the State of Tamil Nadu ;

And whereas the Stage Carriages in the Nilgiris district were acquired under the said Act on the 14th January 1973 ;

And whereas by reason of the orders of the Court, the said Act could not be further implemented in the State ;

And whereas the Supreme Court, by its decision, dated the 31st October 1983 upheld the validity of the said Act ;

And whereas the Supreme Court has observed that however, as some portions of the Act, in view of the timelag, might have become out of date, a few consequential amendments might have to be made ;

And whereas with a view to make necessary consequential amendments, it is considered expedient to amend the said Act suitably ;

Be it enacted by the Legislature of the State of Tamil Nadu in the Thirtyfifth Year of the Republic of India as follows:—

1. *Short title and commencement.*—(1) This Act may be called the Tamil Nadu Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Amendment Act, 1984.

(2) It shall be deemed to have come into force on the 28th January 1984.

2. *Amendment of preamble to Tamil Nadu Act 12 of 1973.*—In the preamble to the Tamil Nadu Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Act, 1973 (Tamil Nadu Act 12 of 1973) (hereinafter referred to as the principal Act), for the third paragraph, the following paragraphs shall be substituted, namely:—

[1984 மார்ச் 8]

“*And whereas it is necessary in the public interest to acquire all passenger transport divisions of all the stage carriage operators and the contract carriage operators in a phased programme ;*

“*And whereas in the case of the Nilgiris district, all passenger transport divisions of all the stage carriage operators have already been acquired on the 14th January 1973 ;*

And whereas in the case of other districts all passenger transport divisions of all the stage carriage operators have to be acquired in a phased programme subject to certain exemptions ;

And whereas the contract carriages in all the districts have to be acquired in a phased programme ;”

3. *Amendment of section 1, Tamil Nadu Act 12 of 1973.*—In section 1 of the principal Act, for sub-sections (3) and (4), the following sub-sections shall be substituted, namely:—

“(3) (a) It shall apply to all stage carriages operating in the Nilgiris district on the 14th January 1973.

(b) It shall apply to all stage carriages in the other districts of the State (other than the Nilgiris district) and to contract carriages operating in the whole of the State including the Nilgiris district on such date as the Government may, by notification, appoint.

(4) (a) This Act shall, in relation to its application to the stage carriages in the Nilgiris district, be deemed to have come into force on the 14th January 1973.

(b) This Act shall,—

(i) in relation to its application to the stage carriages in all the districts other than the Nilgiris district ; and

(ii) in relation to its application to the contract carriages in all the districts including the Nilgiris district,

come into force on such date as the Government may, by notification, appoint ; and different dates may be appointed for different districts and for different provisions of this Act.”

1984 மார்ச் 8]

4. *Amendment of section 2, Tamil Nadu Act 12 of 1973.*—For Clause (a) of sub-section (2) of section 2 of the principal Act, the following clause shall be substituted, namely:—

“(a) The acquisition of stage carriages shall commence with the Nilgiris district and in the case of other districts, the acquisition of stage carriages shall commence with the district wherein comparatively fewer number of stage carriages with primary permits issued in the district are operating and such acquisition shall thereafter be made in the other districts in accordance with the same principle on the date of every such acquisition.”

5. *Amendment of section 14, Tamil Nadu Act 12 of 1973.*—In section 14 of the principal Act.—

(a) in the first paragraph, for the expression “within the period specified in section 2, no person shall on or after the 14th January 1973 apply for any new permit or for renewal of the existing permit for the running of any stage carriage or contract carriage in this State”, the following expression shall be substituted, namely:—

“no person shall,—

(i) in the case of the Nilgiris district in respect of Stage Carriage on or after the 14th January 1973;

(ii) in the case of other districts other than the Nilgiris district in respect of stage carriage and in the case of all districts including the Nilgiris district in respect of contract carriage, on or after the date appointed under sub-section (4) of section 1,

apply for any new permit or for renewal of the existing permit for the running of any stage carriage or contract carriage, as the case may be, in this State”;

(b) the portion commencing with the words “The authority or officer empowered” and ending with the words “and to no other” shall be omitted;

(c) in the second paragraph, for the portion commencing with the words “Every application for the grant of a new permit” and ending with the words “shall abate” the following shall be substituted, namely:—

“Every application for the grant of a new permit or for the renewal of an existing permit and all appeals or revisions arising therefrom or relating thereto made or preferred,—

(i) in the case of the Nilgiris district in respect of stage carriage before the 14th January 1973;

[1984 மார்ச் 8]

(ii) in the case of other districts other than the Nilgiris district in respect of stage carriage and in the case of all districts including the Nilgiris district in respect of contract carriage before the date appointed under sub-section (4) of section 1,

and pending in any court or with any officer, authority or Tribunal constituted under the Motor Vehicles Act on the 14th January 1973 or as the case may be, on the date appointed under sub-section (4) of section 1, shall abate.”.

6. *Amendment of section 15, Tamil Nadu Act 12 of 1973.*—In section 15 of the principal Act,—

(i) in the marginal heading, for the expression “on or after the 14th January 1973 and before the notified date”, the expression, “in certain cases” shall be substituted;

(ii) for the expression “No person shall on or after the 14th January 1973”, the following expression shall be substituted, namely:—

“No person shall,—

(i) in the case of the Nilgiris district, in respect of stage carriage on or after the 14th January 1973;

(ii) in the case of other districts other than the Nilgiris district in respect of stage carriage and in the case of all districts including the Nilgiris district in respect of contract carriage on or after the date appointed under sub-section (4) of section 1”;

(iii) the following proviso, shall be added, namely:—

“Provided that nothing contained in this section shall entitle any small operator referred to in section 26 to acquire any stage carriage by transfer if consequent upon such transfer he is likely to hold stage carriage permits in excess of the exempted limit specified in the *Explanation* to the said section 26.”

7. *Amendment of section 16, Tamil Nadu Act 12 of 1973.*—In section 16 of the principal Act, in the proviso, for the expression “at any time (whether before, on or after the 14th January 1973)”, the following expression shall be substituted, namely:—

“at any time, in the case of the Nilgiris district in respect of stage carriage (whether before, on or after the 14th January 1973), in the case of other district, other than the Nilgiris district in

1984 மார்ச் 8]

respect of stage carriage and in the case of all districts including the Nilgiris district in respect of contract carriage [whether before on or after the date appointed under sub-section (4) of section 1]”.

8. *Amendment of section 20, Tamil Nadu Act 12 of 1973.*—In section 20 of the principal Act,—

(1) in sub-section (3),—

(a) for the expression “immediately before, the 14th January 1973”, the expression “in the case of the Nilgiris district, in respect of stage carriage, immediately before the 14th January 1973, in the case of any other district other than the Nilgiris district, in respect of stage carriage, and in all districts including the Nilgiris district in respect of contract carriage, immediately before the date appointed under sub-section (4) of section 1” shall be substituted;

(b) for the first proviso, the following proviso shall be substituted, namely :—

“Provided that the number of workmen that shall become employees of the Corporation or Company or the State Transport Department of the Government under this sub-section shall not exceed the following scale, the juniormost being excluded :—

	Scale per Vehicle.
1. Drivers	.. 2.50
2. Conductors	.. 2.50
3. Technical Staff and Supervisors	.. 1.50
4. Others	.. 1.00

(2) in sub-section (4) for the expression “immediately before the 14th January 1973 the expression “in the case of the Nilgiris district, in respect of stage carriage, immediately before the 14th January 1973, in the case of any other district other than the Nilgiris district, in respect of stage carriage and in all districts including the Nilgiris district in respect of contract carriage, immediately before the date appointed under sub-section (4) of section 1” shall be substituted;

(3) in sub-section (8), for the expression “immediately before, the 14th January 1973”, the expression “in the case of the Nilgiris district in respect of stage carriage, immediately before the 14th January 1973, in the case of any other district other than the Nilgiris district, in respect of stage carriage and in all districts including the Nilgiris district in respect of contract carriage immediately before the date appointed under sub-section (4) of section 1” shall be substituted.

9. *Amendment of section 26, Tamil Nadu Act 12 of 1973.*—In section 26 of the principal Act,—

(1) in clause (a), in item (iii), for the words “any company” the words “any corporation or company” shall be substituted;

(2) in clause (b), the word “or” shall be added at the end;

(3) after clause (b), the following clause, *Explanation* and proviso shall be added, namely:—

“(c) any stage carriage owned, held or operated by any small operator in districts other than in the Nilgiris district.

Explanation.—For the purposes of clause (c) “small operator” means any stage carriage operator holding on the 28th January 1984 or on any date subsequent to that date five or less stage carriage permits notwithstanding that all or any stage carriage permits had expired after that date. A new entrant may apply for a stage carriage permit subject to the limits specified in this *Explanation*.

Provided that in computing the number of stage carriage permits for the purposes of clause (c),—

(i) the number of permits in respect of reserve vehicles kept by the stage carriage operator to maintain the service; or

(ii) the number of temporary permits granted under clause (a), clause (b) or clause (c) of sub-section (1) of section 62 of the Motor Vehicles Act,

shall be excluded.”.

10. *Omission of First Schedule, Tamil Nadu Act 12 of 1973.*—The First Schedule to the principal Act shall be omitted.

11. *Repeal and saving.*—(1) The Tamil Nadu Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Amendment Ordinance, 1984 (Tamil Nadu Ordinance 4 of 1984) is hereby repealed.

1984 மார்ச் 8]

(2) Notwithstanding such repeal, anything done or any action taken under the principal Act, as amended by the said Ordinance, shall be deemed to have been done or taken under the principal Act, as amended by this Act.

இணைப்பு IV

[398 ஆம் பக்கத்தில் இனம் 5 (2)-க்கான அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

L.A. BILL No. 40 OF 1983.

(As passed by the Assembly.)

A Bill further to amend the Madras City Police Act, 1888 and the Tamil Nadu District Police Act, 1859.

BE it enacted by the Legislature of the State of Tamil Nadu in the Thirty-fifth Year of the Republic of India as follows:—

1. *Short title and commencement.*—(1) This Act may be called the Madras City Police and the Tamil Nadu District Police (Amendment) Act, 1984.

(2) It shall be deemed to have into force on the 16th December 1983.

2. *Insertion of new section 41-A in Tamil Nadu Act III of 1888.*—In the Madras City Police Act, 1888 (Tamil Nadu Act III of 1888) (hereinafter referred to as the principal Act), after section 41, the following section shall be inserted, namely:—

“41-A. *Power to prohibit drill or training by five or more persons, etc.*—(1) (a) The Commissioner may, whenever he considers it necessary so to do for the preservation of the public peace or public safety or for the maintenance of public order, by order in writing prohibit the holding of, or taking part in, any drill with arms or training with arms by five or more persons in any place, whether public or private, or the carrying of arms in any procession.

[1984 மார்ச் 8]

(b) The Commissioner may, whenever he considers it necessary so to do for the preservation of the public peace or public safety or for the maintenance of public order, by order in writing prohibit—

(i) the use of gestures or mimetic representations or playing of tapes or gramophone records or other instruments in which speeches or songs are recorded, or

(ii) the preparation, exhibition or dissemination of pictures, symbols, placards, signs, visible representations or any other object or thing,

which may, in the opinion of the Commissioner, offend against decency or morality, or promote on ground of religion, race, place of birth, residence, language, caste or community or any other ground whatsoever, disharmony, feelings of enmity or hatred or ill-will between different religious, racial, language or regional groups or castes or communities.

(2) No prohibition under this section shall remain in force for more than three months:

Provided that if the State Government consider it necessary so to do for the preservation of the public peace or public safety or for the maintenance of public order, they may, by notification, direct that the order issued under sub-section (1) shall remain in force for such further period not exceeding six months from the date on which such order would have, but for such notification, expired, as they may specify in the said notification.

(3) Whoever, contravenes any prohibition made under this section shall, on conviction, be liable to imprisonment for a term which may extend to six months, and with fine which may extend to two thousand rupees.

1984 மார்ச் 8]

(4) Nothing contained in clause (a) of sub-section (1) shall apply to—

(i) the holding of or taking part in, any drill with arms or training with arms held by the,—

(a) members of Home Guards;

(b) members of Bharat Scouts and Guides in their capacity as such members;

(c) police-personnel;

(d) Fire Service personnel;

(e) Jail Service personnel;

(f) members of the armed forces of the Union including the National Cadet Corps; or

(ii) the doing of any physical exercise other than drill with arms or training with arms.

(5) Notwithstanding anything contained in this section, if the State Government are satisfied that it is necessary or expedient in the public interest so to do, they may, by notification, exempt, subject to such conditions as they deem fit, any person or class of persons from the provisions of clause (a) of sub-section (1) of this section.

Explanation.—For the purposes of this section ‘arms’ means any type of offensive weapon and includes lathi and stick.”

3. *Insertion of new section 73-A in Tamil Nadu Act III of 1888.*—After section 73 of the principal Act, the following section shall be inserted, namely:—

“73-A. *Penalty for writing upon streets, etc.*—Whoever,—

(i) writes upon or otherwise marks any road, street or way whether a thoroughfare or not to which the public are granted access or over which they have a right to pass; or

(ii) writes upon or otherwise marks any wall; or

(iii) causes any such road, street or way or any wall to be written upon or otherwise marked,

if such writing or marking offends against decency or morality or promotes on grounds of religion, race, place of birth, residence, language, caste or community or any other ground whatsoever, disharmony, feelings of enmity or hatred or ill-will between different religious, racial, language or regional groups or castes or communities, shall be liable on conviction to fine not exceeding five hundred rupees or to imprisonment which may extend to three months or with both.”.

4. *Amendment of Schedule, Central Act XXIV of 1859.*—In the Tamil Nadu District Police Act, 1859 (Central Act XXIV of 1859), in the Schedule,—

(i) after the figures “41”, the figures and letter “41-A” shall be inserted; and

(ii) after the figures “73”, the figures and letter “73-A” shall be inserted.

5. *Repeal and saving.*—(1) The Madras City Police and the Tamil Nadu District Police (Second Amendment) Ordinance, 1983 (Tamil Nadu Ordinance 16 of 1983) is hereby repealed.

(2) Notwithstanding such repeal, anything done or any action taken under the principal Act as amended by the said Ordinance or under the Tamil Nadu District Police Act, 1859 (Central Act XXIV of 1859) as amended by the said Ordinance, shall be deemed to have been done or taken under the principal Act or, as the case may be, under the said Tamil Nadu District Police Act, 1859, as amended by this Act.

இணைப்பு V.

[421 ஆம் பக்கத்தில் இனம் 3 (3)-க்கான அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

L.A. BILL No. 11 OF 1984.

(As passed by the Assembly)

A Bill further to amend the Tamil Nadu General Sales Tax Act, 1959.

Be it enacted by the Legislature of the State of Tamil Nadu in the Thirty-fifth Year of the Republic of India as follows:—

1984 மார்ச் 8]

1. *Short title and commencement.*—(1) This Act may be called the Tamil Nadu General Sales Tax (Amendment) Act, 1984.

(2) It shall be deemed to have come into force on the 28th January 1984.

2. *Amendment of the First Schedule to Tamil Nadu Act I of 1959.*—In the First Schedule to the Tamil Nadu General Sales Tax Act, 1959 (Tamil Nadu Act I of 1959), after item 162 and entries relating thereto, the following item and entries shall be added, namely:—

“ 163.

Lottery tickets

At the point of the first sale 20”
in the State

I certify that this is a Money Bill.

Fort St. George,
Madras,

Date : 7th March 1984.

K. RAJARAM,
Speaker,

Tamil Nadu Legislative Assembly.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

